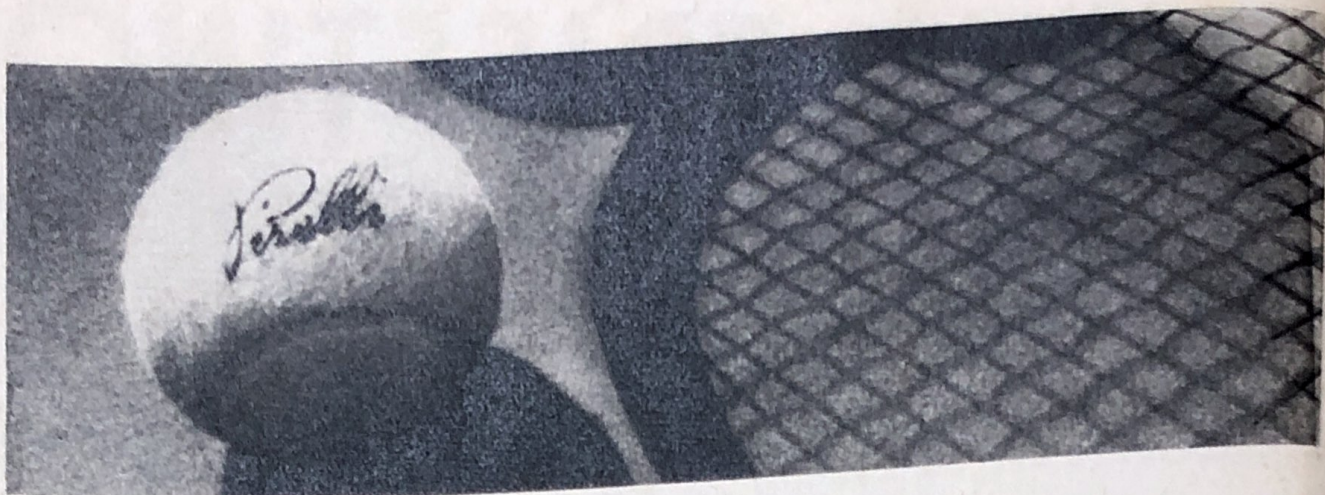
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLV - NUMERO 6 GIUGNO 1939 - XVII E. F.

CONVITO IN CASA DI LEVI
(gruppo di destra)
Quadro di PAOLO VERONESE

Questa tela grandiosa di m. 12,30 per m. 5,70 qui parzialmente riprodotta, fu creata per ornare una parete del refettorio dei Domenicani in San Zanipolo e figura oggi in una sala dell'Accademia di Belle Arti di Venezia, nella sala che s'è denominata la sala de la Cena del Veronese.
A chi ne ha goduta la vista quotidiana nel refettorio per cui fu concepita, a chi la veda ora nella luce più fredda della pinacoteca, quest'opera ripete le parole di Keats: "Una cosa bella è una gioia per sempre,,

Il quadro grandioso e mirabile rappresenta la scena fastosa di un banchetto veneziano, su una bella loggia palladiana, ridente di luce armoniosa, di vita e di colore.
Paolo Caliari, detto il Veronese chè nacque a Verona nel 1528, fu uno dei più affascinanti compositori affollando figure in scene che hanno non soltanto magnificenza scènografica, ma intenso valore narrativo. È noto che il Veronese fu eccezionale dipintore di Cene e quella di cui presentiamo il grande frammento è tra le sue più celebrate. La pittura del Veronese se è grande per l'armonia delle composizioni è supremamente bella pei colori. Sono colori luminosi, vivaci, che il pittore impiega senza velature e senza patine, tinte di sete smaglianti, azzurri di cieli, rubino di vini e gialli che hanno l'aurea trasparenza dell'olio purissimo delle olive della nostra terra. Aurea trasparenza dell'olio purissimo di oliva, com'è l'**Olio d'Oliva Dante** che il consumatore ormai apprezza sopra ogni altro. L'**Olio d'Oliva Dante** prodotto dalla Casa **Giacomo Costa fu A. di Genova,** si distingue per la purezza e pel profumo che gli deriva dai frutti freschi sani e maturi dai quali è spremuto.

Pirelli

Pirelli

ANNO XLV
1939-XVII

LE VIE D'ITALIA

Numero 6
GIUGNO

SOMMARIO

ABBONAMENTO ANNUO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia e Colonie L. **25,50** (Estero L. **45,50**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

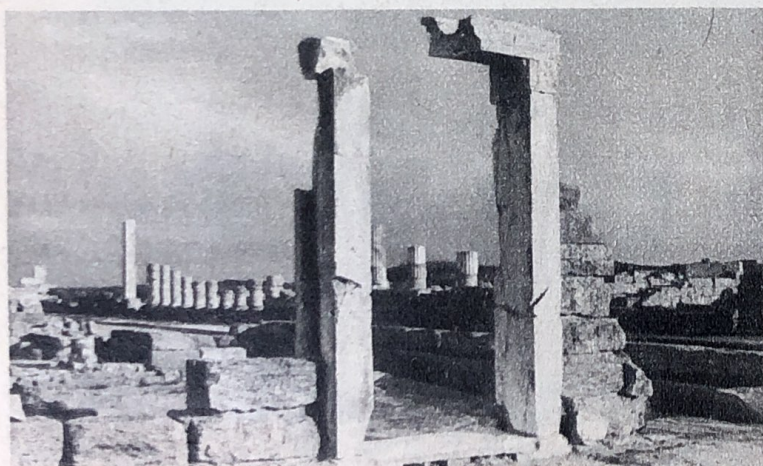
T U R I S M O

Turismo e attrezzatura alberghiera nella Libia Orientale.

Il problema turistico della Libia è stato affrontato dal Maresciallo Balbo fin dall'inizio del suo Governo con visione unitaria e lungimirante. Ne è risultata la rapida realizzazione di un formidabile complesso di opere, che vanno dalla valorizzazione del ricchissimo patrimonio archeologico all'abbellimento dei centri maggiori e minori; dalla costruzione di numerosi alberghi al perfezionamento della rete stradale, culminato con la costruzione della litoranea.

I frutti di questo energico colpo di timone impresso alla vita turistica della Libia non si sono fatti attendere, ed oggi il nome di Tripoli, assieme a quelli di Leptis, Sabratha e Gadames, è notissimo in tutto il mondo e la quarta sponda è la mèta di migliaia di Italiani e stranieri che vi giungono isolati o in comitive più o meno numerose.

Si manifesta, però, ancora un notevole squilibrio nell'afflusso turistico fra la Libia occidentale e la Libia orientale, e la ragione va ricercata essenzialmente nella minore conoscenza che si ha, tanto in Italia che all'estero, delle attrattive e delle possibilità della Cirenaica, e soltanto in parte nella diversa posizione geografica. Varie sono le cause di questo stato di cose, ma la prima è senza dubbio quella del ritardo di quasi un decennio della Cirenaica, rispetto alla Tripolitania, nella completa pacificazione del territorio. Sul Gebel cirenaico si è guerreggiato fino al 1932, mentre la Gefara tripolina era già tranquilla nel 1922, e al principio dell'anno seguente regnava la pace in tutta la vasta zona compresa entro una linea che va, *grosso modo*, da Nalut, per Beni Ulid, fino a sud di Misurata.

BENGASI – CATTEDRALE E ALBERGO BERENICE, SUL LUNGO MARE.

CIRENE – L'AGORÀ CON IL TEMPIO D'ARTEMISIA. *(Fot. V. Dinami, Bengasi)*

CAMPAGNE REDENTE DAL LAVORO ITALIANO NEL GEBEL CIRENAICO.

Ma se nel campo delle opere si è proceduto, specialmente in quest'ultimo quinquennio, a rapide tappe per colmare le distanze e si è ottimamente riusciti nell'intento col magnifico progresso raggiunto dai vari centri della Libia orientale e sopra tutto dalla grandiosa opera colonizzatrice del Gebel cirenaico, nel campo turistico esiste ancora, come dicevamo in principio, un sensibile squilibrio.

Diremo subito che da quest'anno si è manifestato un promettente risveglio anche sotto questo punto di vista, tanto che si sono resi necessari a Bengasi lavori di ampliamento del *Grande Albergo Berenice*, che avrà 70 camere in più. Ma siamo soltanto all'inizio di uno sviluppo che tutto fa prevedere notevole nei prossimi anni.

La posizione geografica più favorevole, lo splendore di Tripoli, la magnificenza di Leptis e l'incanto dell'itinerario di Gadames influiranno nel senso che lo squilibrio non potrà essere del tutto eliminato; ma la Cirenaica possiede, a sua volta,

IL PONTE DELLA LITORANEA LIBICA SULL'UADI EL-CUF.

UNA PITTORESCA VEDUTA DELL'OASI DI MARADA, NEL DESERTO LIBICO.

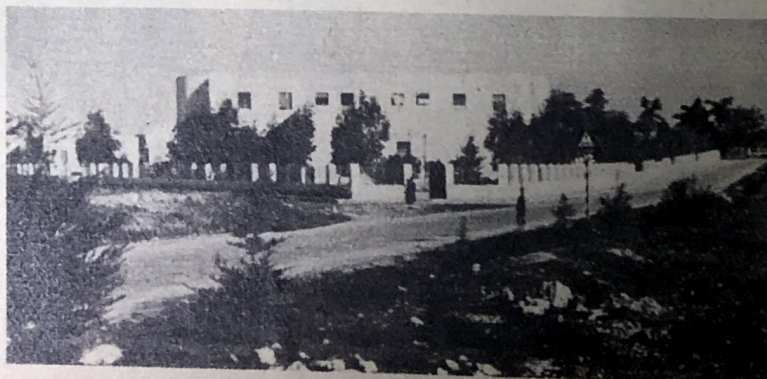
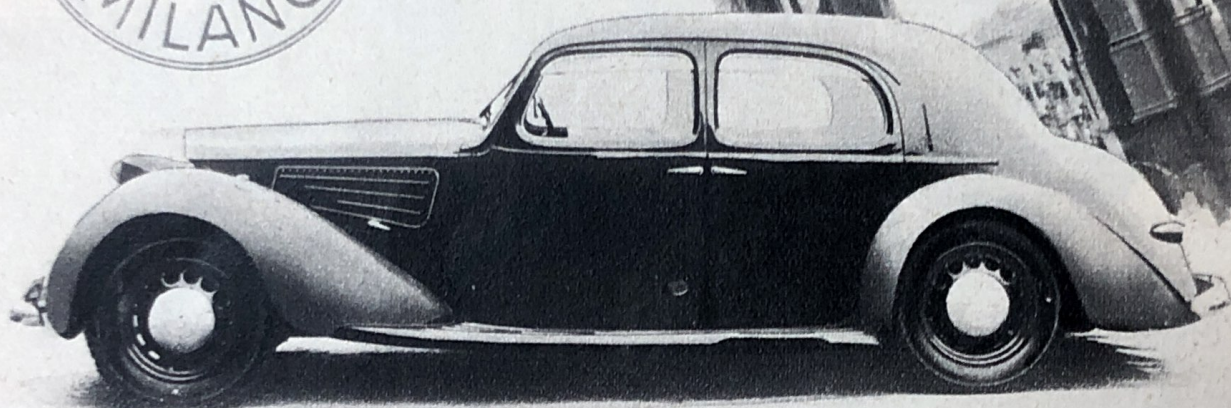
essere valorizzata dal punto di vista agricolo e da quello della viabilità, in modo da costituire un grande parco naturale e una mèta piacevolissima.

Dal lato archeologico, la provincia di Bengasi possiede il centro monumentale di Tolemaide e la provincia di Derna quello di Cirene. Tolemaide, i cui scavi sono alacremente condotti a cura del Sopraintendente ai Monumenti e Scavi della Libia, professor Caputo, ha già restituito all'ammirazione dei visitatori importantissimi monumenti di grande pregio e veri tesori artistici, fra i quali basta citare il meraviglioso gruppo delle Menadi. I monumenti di Tolemaide, dal Foro all'edificio romano, dal Mausoleo ellenistico alla Basilica, hanno una loro particolare attrattiva, e si ergono imponenti al cospetto del Mare Nostro. Soltanto 100 km. li separano dall'antica città di Bengasi, e saranno facilmente superabili in un'ora circa, quando si costruirà una strada di una quarantina di km. fra Tocra e Tolemaide, lungo la costa, sulla quale sorgeranno prossimamente nuovi centri agricoli musulmani. Ora vi si giunge attraverso Bacre per una pista di circa 30 km. che si stacca dalla litoranea.

Di Cirene non è il caso di parlare ampiamente, poiché da tempo vi si svolge un'alacre attività di scavi e di restauri, e nessuno ignora l'eccezionale importanza di quel centro archeologico. Vi si giunge in poco più di due ore da Bengasi, percorrendo la litoranea, e di lassù si gode una vista veramente incantevole sul gradino sottostante dell'altipiano e sul mare. Nel campo archeologico si avranno ancora piacevoli sorprese in Cirenaica, tanto a

requisiti di prim'ordine che, quando saranno meglio conosciuti, faranno anche di questa parte della quarta sponda la mèta di importanti correnti turistiche, mentre molti saranno coloro che, recandosi a Tripoli, vorranno visitare tutta la Libia.

L'esistenza della litoranea permette appunto questa visita «integrale» in un tempo assai breve e attraverso un itinerario altamente suggestivo. Per chi, poi, dispone di tempo più limitato, la linea aerea abbrevia maggiormente le distanze. Abbiamo detto che la Cirenaica possiede requisiti di primo ordine dal punto di vista turistico, e ci è molto facile dimostrarlo. La stessa Bengasi, con la sua attrezzatura alberghiera, con le sue caratteristiche e con le vicine grotte del Lete, offre una sosta gradevole ai turisti. Per chi vi giunge via mare è bensì vero che il suo porto non ha nulla di paragonabile a quello magnifico di Tripoli, ma le navi d'un certo tonnellaggio possono, tuttavia, attraccare al molo; e, comunque, nel campo portuale, non è detto che per Bengasi non siano possibili ulteriori miglioramenti. La città non possiede la meravigliosa oasi che si stende, per 20 km., da Tripoli a Tagiura; ma ha quella dei Sabri, che, se è ora trascurata, sta per

BEDA LITTORIA. *(Fot. G. Nascia e Figlio, Bengasi)*

IL VILLAGGIO LUIGI RAZZA. *(Fot. G. Nascia e Figlio, Bengasi)*

2500

Alfa Romeo

LA NUOVA VETTURA 5 POSTI

PERFETTA REALIZZAZIONE TURISTICA

LUSSUOSA - COMODA - VELOCISSIMA

Velocità 143 chilometri ora circa
Consumo 16,5 litri circa ogni 100 chilometri
Prezzo berlina serie **L. 59.500**
franco Filiali ALFA-ROMEO Italia

Tolemaide quanto a Tocra, ove gli scavi avranno inizio tra breve, come nella stessa Cirene, dove i lavori proseguono alacremente per il restauro del grandioso Cesareo. Anche Apollonia possiede qualche pregevole monumento.

Ma una delle più grandi attrattive per chi viene in Cirenaica è la gigantesca impresa redentrice in atto sul Gebel, dove ai nove centri agricoli italiani già realizzati se ne stanno per aggiungere altri per il prossimo arrivo di altre migliaia di rurali. Dal villaggio Baracca, che sorge poco oltre il ciglione occidentale dell'altopiano, fino al villaggio Berta, situato ad una quarantina di km. da Derna, verso il ciglione orientale, è un fronte di circa 200 km., sul quale si combatte la grande battaglia del lavoro e per lunghi tratti biancheggiano le case animate da prolifiche famiglie, che hanno dato nuova vita alle anfrattuosità boscose del luogo, prima solitario e deserto. Lo stesso paesaggio offre motivi di vivo interesse, specie nella zona D'Annunzio, dove assume un tono spiccatamente abruzzese, e all'Uadi el-Cuf.

Fra le più belle mète turistiche della Libia orientale bisogna ormai comprendere anche i nuovi villaggi agricoli musulmani di el Atrum e di el Glàa, dominati dai loro graziosi minareti e il cui candore spicca simpaticamente fra il verde circostante e l'azzurro sfondo del Mediterraneo. È naturale che il turista, visitando i centri italiani del Gebel e quelli musulmani che sorgono lungo la costa, non ne tragga soltanto motivo di diletto, ma anche di profonda riflessione sulle grandiose conquiste della civiltà fascista nel campo costruttivo ed in quello morale, e sulle inesauribili energie creatrici della nostra stirpe.

Superato il ciglione orientale del Gebel, si scende, per la litoranea, a Derna, una delle più incantevoli località della Libia. La città, elevata dal Maresciallo Balbo, in virtù dell'attuata riforma politica ed amministrativa, a capoluogo di provincia, ha compiuto in questi ultimi anni un notevole progresso edilizio e demografico, ed ha acquistato un nuovo tono di modernità per la sua migliorata attrezzatura. Tutta avvolta fra il verde lussureggiante della sua splendida oasi, Derna costituisce una mèta riposante e gradevolissima. È dotata di alberghi, fra i quali primeggia quello, inaugurato or è poco più di un anno, che ha lo stesso nome dalla città.

Questo accenno ci induce a far menzione dell'attrezzatura alberghiera nella Libia orientale, dov'è tutta una catena di ottimi alberghi lungo il percorso della litoranea, a cominciare da quello di Agedabia, accogliente e grazioso, e dal complesso alberghiero di Bengasi, che trova la sua migliore espressione nel *Berenice*, il quale è veramente degno di una grande città per la modernità dei criterî con cui è stato costruito ed è gestito. Un altro buon albergo ha Barce, la ridente cittadina posta al centro della pianura omonima, ricca di ottimo grano. Cirene, a sua volta, può offrire ai suoi ospiti ottime possibilità di sosta col suo albergo donde si gode l'incantevole veduta cui abbiamo più sopra accennato. Di Derna abbiamo detto; per cui passiamo a Tobruch, dove si trova l'albergo più orientale della Libia, anch'esso ispirato a modernità di criterî organizzativi e dove possono sostare non solo i turisti che giungono, via terra, dall'Egitto, ma anche quelli che sono in procinto di recarvisi, dopo aver percorso quasi tutta la litoranea.

Parlando del turismo nella Libia orientale, bisogna per lo meno accennare alle possibilità future del gran turismo sahariano. Oggi l'argomento è prematuro, in quanto occorrerà organizzare gli itinerari e l'attrezzatura ospitale, prima di avviare correnti turistiche verso mète lontane, in zone desertiche. Ma si può, intanto, nell'attesa forse non lunga della pratica attuazione, accennare alle possibilità della Libia orientale anche in questo campo, ricordando le oasi di Gialo e Augila e quella di Marada, senza parlare della lontanissima Cufra, non più misteriosa dopo la nostra conquista, che vi ha recato il soffio d'una vita nuova e iniziato opere di civiltà.

Abbiamo detto che da quest'anno si nota un certo risveglio nel movimento turistico verso la Cirenaica. Questo movimento è alimentato in parte dalla litoranea, per la quale giungono di frequente ospiti italiani e stranieri; ed in parte dagli apparecchi dell'*Ala Littoria* delle linee di Tripoli e dell'Impero, oltre che da quella francese dell'Indocina e da quella inglese dell'Oriente. Ma il movimento incomincia ad essere alimentato anche da comitive che giungono via mare. Per la prima volta, infatti, farà presto scalo a Bengasi una grande crociera germanica di 500 turisti.

Sono indubbiamente le prime avvisaglie di un movimento ben più intenso, che non mancherà di determinarsi in seguito, man mano che il turismo nazionale ed internazionale volgerà l'attenzione verso l'intera Libia, che è tutta oltremodo interessante ed ha il suo maggiore e più attraente itinerario nella grande arteria litoranea, la quale svolge il suo meraviglioso nastro dal confine tunisino al confine egiziano.

G. Z. ORNATO

Turismo e comunicazioni alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni.

Dalle relazioni che la Commissione Generale del Bilancio ha presentato alla Presidenza della Camera sui bilanci preventivi dei varî Ministeri stralciamo alcuni passi che più direttamente toccano l'attività turistica del Paese.

La relazione del Consigliere Nazionale Nannini sul Bilancio del Ministero della Cultura Popolare, dopo avere sinteticamente illustrato le iniziative e le opere di coordinamento e di incitamento assunte da questo Dicastero nei settori della stampa italiana, della stampa estera e della propaganda, riferisce sulle attività concernenti il turismo, svolte nel corso dell'ultimo esercizio finanziario. Attraverso l'azione della Direzione Generale per il Turismo, il Ministero ha promosso lo sviluppo di tutte le iniziative turistiche, esercitando opera di vigilanza sugli Enti, gli Istituti, le organizzazioni ed i Comitati che agiscono in tale settore.

La determinazione dei prezzi degli alberghi e la loro pubblicità, la vigilanza igienica anche dei pubblici esercizî, i miglioramenti e gli ampliamenti, i contributi e le sovvenzioni per nuove costruzioni, i rapporti fra proprietari e conduttori, i Buoni-albergo e i Buoni-benzina ed infine l'eventuale esproprio per pubblico interesse di aree da adibirsi a costruzioni alberghiere, costituiscono il problema ricettivo in primo piano nel quadro generale del turismo nazionale.

In merito alla vigilanza igienica, sono stati ispezionati 552 esercizi, fra alberghi, pensioni e locande, e a carico di 469 di queste sono stati adottati 1427

provvedimenti, facenti obbligo di migliorie igienico-sanitarie, per L. 4.800.000; 46 esercizi furono colpiti da provvedimenti di chiusura o di declassamento e in 156 camere venne proibito l'alloggio.

Alla Direzione Generale per il Turismo è stato affidato un servizio di contenzioso amministrativo in materia di vendita e locazione degli edifici aventi destinazione alberghiera. Ai contributi turistici per concorso al pagamento degli interessi passivi sui debiti esistenti a carico delle aziende alberghiere, fino al 31 dicembre 1935-XIV, hanno ricorso nell'ultimo esercizio circa 600 aziende; e, in complesso, furono erogate L. 7.000.000. Per quanto si riferisce invece ai contributi per nuove costruzioni ed ampliamenti di alberghi i progetti pervenuti finora sommano a 2077, interessanti 92 provincie e 813 località, per un importo complessivo di oltre 90.000 letti e per un ammontare di lavori progettati di L. 3.226.800.000. Poiché i fondi assegnati nella misura di L. 20.000.000 annui, per 25 anni, non bastano alla esecuzione dei progetti pervenuti – specie se si tiene conto delle esigenze della Capitale in vista dell'E. 42 – si è provveduto ad un'accurata selezione delle istanze, prendendo in considerazione quelle di sicura attuazione.

Nel 1938-XVI la competenza per la vigilanza sulle Case di cura e gli esercizi idrotermali è passata al Ministero della Cultura Popolare: 588 sono gli Istituti di cura; 80 gli esercizi per la vendita delle acque minerali; 290 gli stabilimenti termali; 19 gli esercizi per l'industria termale e delle acque minerali; 11 gli esercizi idrotermali dipendenti dallo Stato o da Enti locali.

Nel settore della tipica attività inerente all'esecuzione della politica del turismo ed ai fini dell'esercizio della propaganda turistica, l'E.N.I.T., e per esso la Direzione Generale per il Turismo, ha compiuto un'opera vasta e profonda in tutti i principali Paesi del mondo, attraverso la propria rete di rappresentanze, costituita da 15 uffici di propaganda e da 55 Delegazioni. La gestione ha importato una spesa annua complessiva di L. 5.500.000.

Gli uffici di frontiera, funzionando abbinati a quelli di assistenza automobilistica del R.A.C.I., nell'esercizio in esame hanno venduto 648.844 Buoni-albergo e 337.279 Buoni-benzina, per un valore complessivo di L. 23.815.783.

La relazione passa poi a esaminare importanti argomenti relativi al teatro, alla cinematografia, alla radio-diffusione, ai problemi della razza, e conclude:

« L'importanza della dinamica azione fascista svolta e la vastità dei compiti futuri, che già palpitano nelle opere compiute, costituiscono le patenti di nobiltà del Ministero della Cultura Popolare.

« La presente relazione, nella sinteticità delle cifre e della forma, non è che una traccia fedele del lavoro compiuto, in campi così diversi ed in settori tanto importanti per l'ascesa della Patria e per l'elevazione e l'espansione del nostro popolo, mentre nel mondo la virtù del Duce sempre più afferma la potenza armata e laboriosa della nostra gente ».

Anche nelle relazioni sul Bilancio del Ministero delle Comunicazioni, e particolarmente in quella sulla Marina Mercantile (relatore Bibolini) e in quella sulle Ferrovie dello Stato (relatore Ciardi), si trovano spunti di particolare interesse per il movimento turistico.

Per quanto riguarda la Marina di linea, il Relatore ricorda l'opera delle 4 grandi Compagnie di Navigazione che collegano regolarmente i porti del

nostro Paese a tutti i porti più importanti del mondo e tributa un plauso alla FINMARE per la sua attività organizzatrice e coordinatrice. La relazione accenna poi al programma di nuove costruzioni e di miglioramenti del naviglio. Alcune unità, quali il *Roma* e l'*Augustus*, subiranno radicali trasformazioni, che le riporteranno a competere vittoriosamente con le più moderne unità estere.

La relazione annuncia poi la costruzione in 4 anni di 44 nuove unità per complessive 250.000 tonnellate di stazza lorda, 7 delle quali da passeggeri e 37 da carico e miste. Fra le altre vennero già ordinate una super *Esperia* da passeggeri di 10.000 tonnellate e una super *Victoria* da passeggeri di 18.000.

Sull'andamento delle Ferrovie dello Stato negli ultimi tre anni, il relatore ha ricordato come l'esercizio 1937-1938 si sia chiuso con un avanzo di 209.600.000 lire, mantenendo così la tendenza già delineatasi nell'esercizio precedente, che pure si era chiuso con un avanzo di 178.400.000 lire. Nell'esercizio apertosi col 1° luglio 1938 il traffico viaggiatori ha continuato ad aumentare. Infatti, nel secondo semestre del 1938 il quantitativo dei viaggiatori trasportati è risultato del 10,5% superiore al corrispondente dell'anno precedente.

Al dicembre 1938 la percorrenza dei treni a trazione elettrica era cresciuta al 43% dell'intiera rete mentre quella delle automotrici a carburanti aveva raggiunto il 17%. In tal modo il consumo annuo di carbone si è ridotto di circa 188.000 tonnellate e si ridurrà di altre 100.000 all'inizio dell'anno XVIII, quando il servizio elettrico sarà attivato anche sulla Voghera-Milano-Chiasso e sulla Orte-Falconara.

Cure costanti ha avuto il miglioramento del servizio viaggiatori anche per quanto riguarda la velocità e la frequenza dei treni: dai 40.000 treni-km. giornalieri con velocità superiore a 60 km. l'ora, si è arrivati, nel novembre 1938, a circa 100.000, di cui 1500 con velocità superiore ai 110 km. l'ora.

Fra i lavori lungo le linee e nelle stazioni meritano particolare menzione i grandiosi impianti che si stanno eseguendo nelle stazioni di Roma.

Quanto ai servizi pubblici di trasporto esercitati dall'industria privata, la relazione, dopo aver accennato alla graduale trasformazione di esercizi ferroviari o tranviari con autoservizi o con filovie (circa 350 km. di ferrovie e 2000 km. di tranvie hanno già subìto tali strasformazioni), dà il seguente specchio:

Ferrovie	km.	5.968
Tranvie extra urbane	»	2.924
Tranvie urbane	»	2.103
Autoserv. di linea extra urbani	»	76.414
Autoservizi urbani	»	2.729
Autoservizi di gran turismo	»	30.145
Filovie	»	285
Navigazione interna	»	428
Funivie	»	49
Funicolari	»	24

Degno di particolare menzione lo sviluppo delle filovie, che si presentano come efficacissimo mezzo autarchico: da una rete di 135 km. esse hanno raggiunto, in poco tempo, 285 km. e avranno progressione più celere quando saranno compiuti gli apprestamenti tecnici per sostituire l'alluminio al rame nella linea aerea di presa di corrente.

Così le comunicazioni italiane dànno il loro efficacissimo contributo allo sviluppo del movimento turistico offrendo mezzi di trasporto modernissimi e servizi rapidi e frequenti.

La seconda "Sagra Musicale dell'Umbria".

La Sagra Musicale dell'Umbria, di cui ci occupammo nel fascicolo di novembre 1937-XVI, avrà quest'anno la sua seconda edizione dal 21 settembre al 4 ottobre, a Perugia e ad Assisi. Inaugurata nella Sala dei Notari a Perugia, con una conferenza su « Liszt e la musica religiosa », la Sagra si svolgerà con rappresentazioni sceniche al Teatro Morlacchi, esecuzioni musicali in chiese – fra cui quella Superiore di S. Francesco in Assisi – e sale di audizione, ed altre conferenze illustrate da brani polifonici, concerti da camera, esecuzione di musiche medievali con strumenti antichi, saggi di musica gotica, musiche d'ispirazione francescana per solisti, cori e orchestra, ecc.

Gli autori in programma sono Liszt, Haydn, Palestrina, Corelli, Pizzetti, Mulè, Honegger, Waughan Williams, Haendel, Schubert, Cherubini, Bach, Anfiteatroff, Malipiero e molti altri; un vasto complesso di musiche – compresa la polifonica dagli albori della Rinascenza – inteso a dare un'idea dello sviluppo storico di questa grande Arte e della sua potenza creatrice nei domini dello spirito.

Il preciso e completo programma della suggestiva manifestazione, che non poteva trovare ambiente più adatto dell'Umbria francescana e spirituale, è diffuso dall'Ente Provinciale per il Turismo di Perugia.

L'imposta sul valore locativo a carico dei clienti d'alberghi e pensioni non assoggettati all'imposta di soggiorno.

Il R. Decreto-Legge 25 febbraio 1939-XVII, n. 338, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* 28 febbraio, n. 49 suppl., sotto il titolo: « Modificazioni in materia di finanza locale », dispone, fra l'altro, la sostituzione dell'art. 109 del Testo Unico per la finanza locale col seguente:

« Per le ville, le case, gli appartamenti o le camere che si affittano mobiliate, l'imposta è dovuta dal proprietario dell'abitazione mobiliata in caso di affitto diretto, dall'affittuario in caso di subaffitto.

« L'imposta è applicabile anche a carico di coloro che prendono alloggio in appartamenti o camere, negli alberghi o nelle pensioni, con corrispettivi di pigione fissati in ragione di mese o per periodo superiore, quando non risultino assoggettati nel Comune alla imposta di soggiorno.

« Nel caso contemplato nel comma precedente l'imposta è però dovuta dall'esercente, che è ammesso ad esercitare la rivalsa ».

A chiarimento della nuova disposizione, si può dire che il primo capoverso conferma il disposto del primitivo art. 109 del Testo Unico. L'aggiunta dei capoversi successivi va ora riferita all'art. 1 del R. Decreto-Legge 24 novembre 1938, n. 1926, che limita l'applicazione dell'imposta di soggiorno alle stazioni di soggiorno, di cura e turismo, nonché alle altre località climatiche, balneari o termali, o comunque di interesse turistico, ancorché non riconosciute, comprese in un elenco determinato dal Ministero dell'Interno (vedi *Gazzetta Ufficiale* del 7 febbraio 1939 e la nostra Rivista *L'Albergo in Italia*, numero di marzo-aprile, pag. 131). Nelle località in cui non venga applicata l'imposta di soggiorno, potrà ora essere applicata quella sul valore locativo anche a carico degli ospiti di alberghi e pensioni, quando i corrispettivi di pigione siano fissati a mese o per periodo superiore. Nelle località assoggettate, invece, all'imposta di soggiorno, il nuovo disposto non reca alcuna innovazione.

Disposizioni per l'esportazione di valute da parte di cittadini che si recano all'estero.

La Direzione Generale per il Turismo ha inviato a tutti gli Uffici Viaggi e Turismo una circolare che impartisce le norme da osservare, in materia di valute, da parte dei cittadini che si recano all'estero. Esse stabiliscono che l'esportazione della scorta in lire, consentita a ciascun viaggiatore per l'estero (Lit. 350), deve effettuarsi sino a Lit. 300 in biglietti di Stato o di Banca e per il residuo, di Lit. 50, in spezzati di metallo.

L'illuminazione notturna di Pompei.

Il fascino che Pompei esercita sulle folle turistiche affluenti da ogni parte del mondo è da qualche giorno accresciuto dalla illuminazione notturna della città dissepolta. L'impianto, che offriva non poche difficoltà, è stato realizzato in modo perfetto, specie per quanto si riferisce alle fonti luminose, che sono celate in modo da dare quasi dappertutto la sensazione di attraversare Pompei in una serata di plenilunio. Ma il segreto dei tecnici, che hanno condotto così brillantemente a termine il lavoro d'impianto, è consistito anche nella distribuzione dei toni delle luci, che dànno effetti di rilievo, di volume, di distacco tra i vari piani, accrescendo di gran lunga la suggestione, specie nella visione d'assieme.

Norme sulla circolazione delle biciclette straniere in Germania.

In via eccezionale è consentito ai ciclisti stranieri di circolare in Germania con la bicicletta munita di un solo freno, anziché dei due prescritti nel Reich.

Sono considerati come ciclisti stranieri coloro che non hanno domicilio in Germania e che vi soggiornino per un periodo non superiore ad un anno.

Quante e quali sono le Terme italiane regificate.

Con la recente regificazione delle Terme di Acqui, gli stabilimenti termali trasferiti al Demanio dello Stato sono otto e cioè: Acqui, Castrocaro, Levico Vetriolo, Montecatini, Recoaro, Roncegno, Salsomaggiore e Santa Cesarea.

Importazione di biglietti di banca in Iugoslavia.

L'importazione di biglietti di banca da 100 dinari, dal 1° maggio è limitata a 5 biglietti per persona. L'eventuale eccedente sarà trattenuto e depositato alla Banca Nazionale di Iugoslavia sul conto « Dinari bloccati ».

Orario continuativo al varco doganale Fusine - Laghi.

In seguito ad una recente disposizione, il varco doganale di Fusine-Laghi resta ora aperto al traffico autoturistico di giorno e di notte, con orario continuativo. L'ufficio doganale jugoslavo corrispondente è quello di Ratece.

AERONAUTICA

Nuovo apparecchio da turismo " F. L. 3 ", costruito dalla F. I. A. T.

La *Fiat* ha costruito un velivolo leggero *F. L. 3*, da turismo e scuola, su progetto del costruttore Francis Lombardi.

L'apparecchio consta di un monoplano ad ala bassa a sbalzo; due sedili affiancati; tipo aperto e con cabina. L'ala è smontabile e dispone di due lungheroni in legno. La fusoliera, anch'essa di legno, dispone di quattro lungheroni. Il rivestimento è misto: tela e compensato. Il carrello è a forma tripode. Il motore ha una forza di 45-90 cavalli.

Il velivolo *F. L. 3* presenta inoltre le seguenti caratteristiche: apertura alare m. 10,9; lunghezza m. 6,6; superficie portante mq. 14,4; peso a vuoto kg. 300; peso totale kg. 525; velocità di crociera con motore da 60 CV. (*C.N.A. D-IV* o *Walter Mikron*) km/h 150-160; autonomia ore 3,30'.

«F. L. 3» DA TURISMO

Nuovo motore " Alfa Romeo 128 RC. 21 ".

Il Registro Aeronautico Italiano ha concesso l'omologazione al banco per il motore «Alfa Romeo 128 R. C. 21».

Questo motore, derivato dai noti 9 cilindri 126 RC-34 e 126 RC. 10, si differenzia da essi anzitutto per il maggior rapporto volumetrico di compressione (7 : 1 invece di 6,5 : 1) e per la maggior pressione d'alimentazione (890 mm. di mercurio, invece di 840), da cui deriva una più elevata potenza anche al suolo (800 CV. anziché 680). La potenza al distacco è di 960 CV., con 1000 mm. di pressione d'alimentazione, invece di 780 CV. con 940 mm., come per il tipo 126 RC. 34. Nella costruzione sono state apportate modificazioni all'albero a manovella, ai pistoni, al compressore ed ai deflettori. Il nuovo apparecchio dispone di un carburatore automatico Mona-Hobson e magneti Marelli. Il carburante è a numero di 87 ottani; il lubrificante è olio di ricino.

Il motore presenta inoltre le seguenti caratteristiche: diametro esterno m. 1,40; peso a secco kg. 516;

alesatura-corsa mm. 146-190; cilindrata litri 28,63; compressione volumetrica 7 : 1; riduzione dell'elica 0,655 : 1; moltiplicazione del compressore 8,8 : 1; potenza normale 860 CV. a 2100 m.; potenza al suolo 800 CV.; potenza al distacco 960 CV.; potenza volumetrica al distacco 33,5 CV-lit.; peso per CV. al distacco kg. 0,54, alla quota normale kg. 0,600; consumo di carburante al suolo 265, alla quota normale 245 gr./CV-ora.

Volo sperimentale africano compiuto da Bruno Mussolini e Gori Castellani.

Un apparecchio *S. M. 83*, della Società « Ala Littoria », ha compiuto recentemente un volo sperimentale a tappe sulla rotta Roma-Tripoli-Cufra-Tessenei-Asmara e ritorno.

L'apparecchio, pilotato da Bruno Mussolini ed avente a bordo i piloti Gori Castellani ed Aldo Moggi, il motorista Angelo Trezzini, il marconista Aldo Noveri e due passeggeri, è partito da Roma alle ore 10 del giorno 16 marzo c. a., raggiungendo Tripoli alle ore 12,45. Il 17 stesso mese è partito alle ore 2,04 per Cufra, ove ha atterrato alle ore 11,35. Il 18, alle ore 7,15, ha decollato dirigendosi per Tessenei, tappa termine del volo sperimentale, ove ha atterrato alle ore 11,55.

Il giorno 22 l'apparecchio si è portato ad Asmara, di dove – il 24, alle ore 4,15 – ha iniziato il volo rapido di ritorno, atterrando a Cufra alle ore 10,25, ripartendo dopo due ore di sosta e raggiungendo Tripoli alle ore 17,15. Ripartito il 25, alle ore 9, da Tripoli, l'apparecchio ha atterrato a Roma alle ore 12,30.

Nuove esperienze del freno stabilizzatore aerodinamico G. M. B.

Sono note le esperienze eseguite sull'Aeroporto di Arcore con un apparecchio *Breda 15*, munito di un dispositivo frenante costituito da due sacche aprentisi lateralmente alla fusoliera.

La stessa applicazione è stata ripetuta su di un *Breda 33*, sabato 15 aprile c. a., sullo stesso campo di Arcore.

L'ing. Peretti ha eseguito qualche volo sul *Breda 15*, con l'applicazione del dispositivo frenante, ed è passato quindi ad un *Breda 33*, ripetendo le stesse esperienze. I passaggi in volo con dispositivo aperto e chiuso, la navigazione a velocità minima con sacche aperte, e gli atterraggi in uno spazio brevissimo hanno dato ottimi risultati. La distanza percorsa dal velivolo che atterra col dispositivo aperto è inferiore alla metà dello spazio normalmente richiesto dall'apparecchio.

Anche l'ing. Nardi ha eseguito voli dimostrativi col *Breda 15*.

Primato mondiale di velocità conquistato dal tedesco Hans Dieterle.

Il capitano pilota tedesco Hans Dieterle ha stabilito, il 31 marzo c. a., su apparecchio terrestre *Heinkel He. 112*, monomotore « Mercedes Benz D. B. 601 » da 1175 cavalli, il primato mondiale di velocità, volando alla media di 746,660 chilometri all'ora, sulla base di 3 chilometri tra Oranienburg e Neuruppin, presso Berlino. Il precedente primato apparteneva all'Italia col volo di Agello a 709,199 chilometri l'ora.

Con questo stesso volo il Dieterle ha stabilito il nuovo primato internazionale di velocità per apparecchi terrestri, già detenuto dal pilota Wursten su

apparecchio *Messerschmidt B. F. 113*, con 610 km/h. Con lo stesso *Heinkel 112* il pilota gen. Udet aveva battuto lo scorso anno il primato di velocità su 100 km., raggiungendo la media di 634 chilometri all'ora.

Accordo aereo turco-germanico.

È stato concluso ad Ankara un accordo fra il Governo turco e la Società tedesca di aeronavigazione civile «Lufthansa», grazie al quale le due parti procederanno alla istituzione di un servizio ordinario di trasporti aerei fra la Germania e la Turchia.

Nuova linea aerea Varsavia-Londra.

È stata inaugurata una nuova linea aerea Varsavia-Londra, con unico scalo a Berlino.

L'intero percorso, che è di 1500 chilometri, si effettua in ore 6 e 30 minuti.

Conferenza aeronautica internazionale in Inghilterra per il 1940.

La Gran Bretagna prepara per il 1940 una conferenza aeronautica internazionale.

Alla 73ª assemblea annuale della Royal Aeronautical Society il presidente H. R. Fedden ha annunziato che, col concorso del Ministero dell'Aria e della Società Britannica dei Costruttori Aeronautici (S.B.A.C.), la società organizzerà, per il luglio del 1940, la prima riunione di questo genere, la quale sarà poi seguita da altre simili ogni tre anni.

Alla prima conferenza, che avrà luogo a Stratford-on-Avon, parteciperanno eminenti rappresentanti delle ricerche e della tecnica aeronautica internazionale.

Orario estivo delle linee aeree gestite dall'"Air France".

L'«Air France», in base all'orario estivo che è entrato in vigore il 16 aprile c. a., esercisce i seguenti servizi: Parigi-Londra, 6 servizi quotidiani in ambo i sensi (1938, 5 per giorno); Parigi-Zurigo, biquotidiano (1938, quotidiano); Parigi-Lione-Marsiglia, biquotidiano; Parigi-Copenaghen-Stoccolma, quotidiano, con coincidenza per Oslo e Helsinki; Parigi-Berlino e Parigi-Ginevra.

La compagnia organizza inoltre servizi stagionali di fine settimana per i centri turistici come Dinard, Jersey, Vichy, Cannes, Biarritz e la Baule.

Le reti mediterranee e d'Africa saranno esercite in parte con frequenza aumentata.

Si segnala l'entrata in servizio dei seguenti apparecchi nuovi: 17 *Bloch 220* e 20 *Dewoitine 338*, in sostituzione dei *Potez 62*.

Per le linee del Mediterraneo è previsto l'impiego di 7 quadrimotori *Lioré 246*, e per quelle sud-atlantiche di 5 idro *Lioré 247*.

Il traffico sulle aviolinee americane.

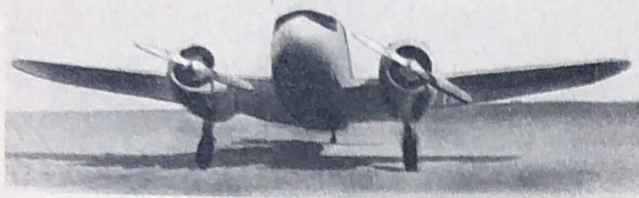
Nel 1938 il bilancio del traffico passeggeri sulle linee americane ha raggiunto la cifra di 1.186.553 persone.

Nel solo mese di dicembre è stato registrato un aumento del 55%, nei confronti del dicembre 1937.

Nuovo apparecchio da turismo americano.

Il nuovo bimotore *T 50* della «Cessna Aircraft Co.» di Wichita (Kansas), ha eseguito il suo primo volo il 26 marzo u. s. Questo bimotore, che ha una cabina a 5 posti, è destinato al turismo, ai servizi ausiliari e all'allenamento. Il prototipo sperimentale reca 2 motori stellati *Jacobs L4MB*, di 225 CV.; gli

apparecchi di serie saranno forniti anche di motori *Wright, Lycoming* e *Continental*. Il prezzo sarà compreso fra i 20.000 e 25.000 dollari.

Il *T 50*, con motori *Jacobs*, presenta le seguenti caratteristiche: apertura alare m. 12,8; lunghezza m. 9;

IL « T 50 ».

superficie portante mq. 27,5; peso totale kg. 2270; velocità di crociera km/h 310; velocità d'atterraggio km/h 89; salita in un minuto a m. 460.

Volo transatlantico compiuto dallo " Yankee Clipper ".

Il *Boeing 314* da 41 tonnellate, quadrimotore « Wright Cyclone Doble Row » da 1500 CV., recentemente battezzato *Yankee Clipper*, ha iniziato la traversata dell'Atlantico del Nord, partendo da Baltimora, il 26 marzo c. a.

A bordo dell'idrovolante erano 20 persone, di cui 13 tra equipaggio e tecnici della casa costruttrice e 7 ufficiali osservatori.

Lasciata, quindi, Baltimora alle ore 19,35 del 26 marzo, lo *Yankee Clipper* ha compiuto la prima tappa giungendo a Horta (Azzorre) alle ore 13,7 del giorno dopo. I 3800 km. del percorso sono stati coperti in 17 ore e 32′, alla velocità di circa 221 km/h. Il 30 marzo il volo transatlantico è stato ripreso in direzione di Lisbona, che è stata raggiunta in 8 ore e 18′, alla media di 226 km/h, sul tragitto di 1700 km. Il 2 aprile l'idrovolante ha continuato il volo da Lisbona a Bordeaux e Biscarosse, compiendo la tappa in ore 5,30′ circa. Questa tappa, la terza del volo transatlantico, avrebbe dovuto far capo a Marsiglia-Berre, ma data la sfavorevole condizione meteorologica, è stata modificata per Biscarosse. Il 3 aprile l'idrovolante americano ha volato in 2 ore e 19 minuti da Biscarosse a Marsiglia e Berre ed il 4 aprile, via Parigi – senza scalo – a Southampton, dove ha ammarato alle 15,40′ del giorno stesso. Ripreso il volo alle 7,30 dell'11 aprile, è giunto a Foynes (Irlanda) alle 10.

Lo *Yankee Clipper* ha iniziato il viaggio di ritorno lasciando Foynes il 12 aprile e, attraverso Southampton, Lisbona, Horta, Hamilton (Bermude), ha ammarato a Baltimora alle ore 17 del 16 aprile c. a.

LO « YANKEE CLIPPER ».

Il transatlantico americano ha percorso un totale di Km. 17.800 in 48 ore, alla media di 212 chilometri-ora.

COMUNICAZIONI

Facilitazioni di viaggio per il Santuario di Caravaggio.

Di recente è stato riordinato il servizio cumulativo automobilistico, che da qualche anno è in vigore per i viaggi al Santuario di Caravaggio.

Dal 1° maggio al 30 giugno e dal 1° agosto al 30 settembre ai viaggiatori in partenza dalle stazioni delle FF. SS. situate nei compartimenti ferroviari di Torino, Milano, Genova, Bologna, Venezia e Trieste, nonché sulla linea Massa-Sarzana-Fidenza-Parma e diretti al Santuario, saranno concesse le seguenti agevolazioni:

applicazione della tariffa ridotta del 50 % per i viaggi individuali di andata-ritorno;

applicazione della tariffa ridotta del 70 % per i viaggi di andata-ritorno in gruppi di almeno cinque persone.

I biglietti, da rilasciarsi in servizio cumulativo ferroviario-automobilistico, in destinazione Caravaggio-Santuario, avranno la validità di 5 giorni se emessi da stazioni distanti non oltre 200 km. e di 10 giorni per le distanze superiori.

Facilitazioni ferroviarie per l'E. 42.

Sappiamo che il Comitato dell'Esposizione Universale 1942 si sta occupando anche delle facilitazioni ferroviarie da concedersi in quella occasione per i viaggiatori provenienti dall'estero. Ciò sta a dimostrare la tempestività con la quale in Italia si prevede e si provvede.

Le facilitazioni che attualmente si accordano per tale categoria di persone (biglietti individuali a riduzione del 50 e del 60 %, biglietti per viaggi collettivi a riduzione del 70 %, biglietti turistici di libera circolazione ecc.) sono già abbastanza sensibili; esse consentono qualsiasi forma di itinerario ed hanno incontrato il favore del pubblico, come dimostra il loro largo uso. A nostro modesto parere, basterebbe semplificare qualche modalità, eliminare sovrattutto qualche vincolo, in modo da dare maggiore scioltezza alle attuali facilitazioni, per raggiungere a pieno lo scopo che si prefigge il Comitato, senza bisogno di ricorrere a nuove forme e tipi di biglietti.

Biglietti a riduzione per le stazioni estivo-autunnali.

Anche quest'anno verranno ripristinate, durante la stagione estivo-autunnale, le facilitazioni per i viaggi individuali e di famiglia nei periodi:

dal 20 giugno al 20 settembre per le località balneari e termali;

dal 20 giugno al 20 agosto per le località climatiche.

Ricordiamo che la riduzione concessa è del 50%, che i biglietti hanno la validità di 60 giorni e sono

prorogabili, una o più volte, di altri 30 giorni, mediante il pagamento del 2% per ogni giorno di proroga. La facilitazione principale riguarda il viaggio di andata-ritorno fino e dalla località balneare, termale o climatica. Una facilitazione accessoria viene accordata per le famiglie, nel senso che, una volta raggiunta la destinazione e fino al definitivo ritorno, i membri di esse possono fruire della riduzione del 50%, per un massimo di 10 viaggi, per ritornare temporaneamente in residenza.

Notiamo quest'anno, nell'interesse del pubblico:

1. Ferma rimanendo la condizione del minimo di sei giorni di permanenza nella località di definitiva destinazione, i viaggi di andata e di ritorno possono essere compiuti entro il limite di validità complessiva del biglietto (60 giorni, per le eventuali proroghe): quindi, è anche consentito di sostare a lungo nelle fermate intermedie: il viaggiatore, che alla scadenza della validità del biglietto si trovi in treno, può continuare il suo viaggio, purché prosegua direttamente, senza cioè effettuare fermate intermedie.

2. Data la più vantaggiosa riduzione offerta dalla tariffa per le famiglie viaggianti in gruppo (riduzione del 50% per le due prime persone del gruppo, del 60% per la terza e quarta persona, del 70% per la quinta e sesta e dell'80% per la settima persona e seguenti), alle famiglie numerose che viaggino appunto in gruppo converrà valersi di queste ultime facilitazioni, anziché di quelle estivo-autunnali.

Del resto, la varietà nelle forme di facilitazioni che le Ferrovie Italiane dello Stato offrono al pubblico è voluta per offrire al pubblico stesso una maggiore possibilità di combinazioni di viaggio, in relazione alle proprie particolari esigenze.

Linee aeree italiane per l'Albania.

È stato modificato l'orario della linea aerea postale Roma-Tirana-Salonicco, come appresso:

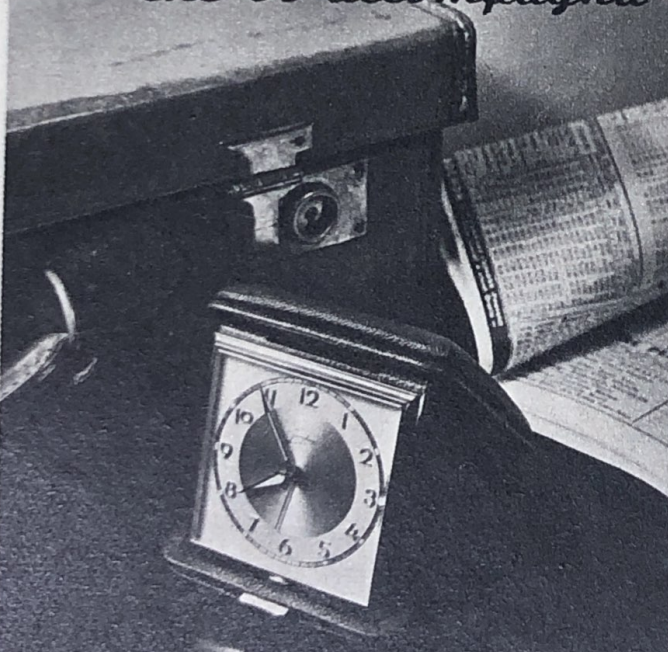
Lun. Merc. Ven.				Mart. Giov. Sab.
7	partenza	Roma	arrivo	15
9	arrivo	Brindisi	partenza	13
9,30	partenza	»	arrivo	12,10
10,25	arrivo	Tirana	partenza	11,15
10,55	partenza	»	arrivo	10,15
13,20	arrivo	Salonicco	partenza	9,50

ed è istituita la nuova linea Roma-Tirana, col seguente orario:

Mart. Giov. Sab.				Lun. Merc. Ven.
7	partenza	Roma	arrivo	14,15
10	arrivo	Tirana	partenza	11,15

Detta linea si alterna con la Roma-Tirana-Salonicco, e rende così quotidiane (meno la domenica) le comunicazioni aeree con Tirana.

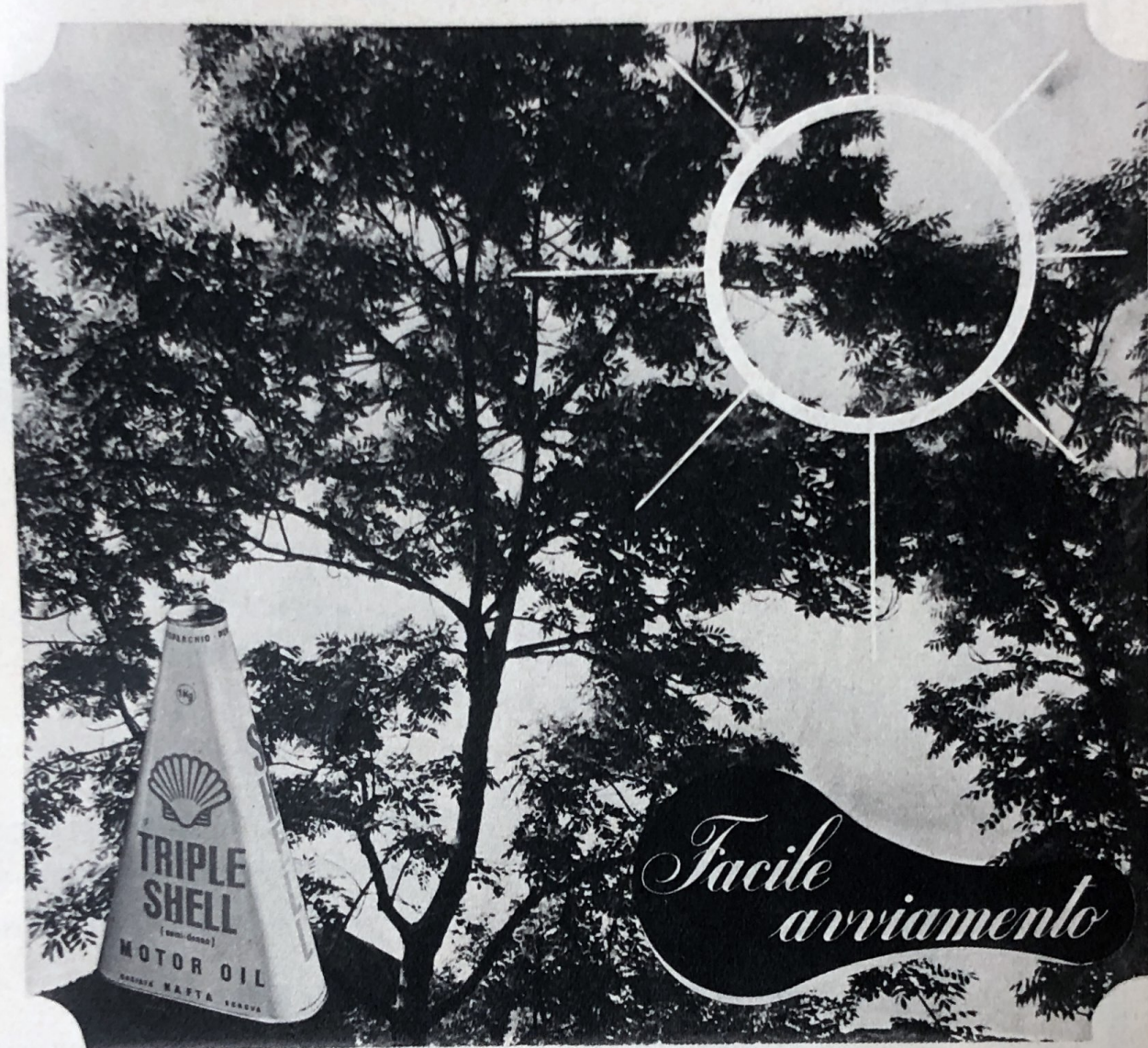
Telegrammi per militari dislocati in Albania.

Sono accettati alle seguenti condizioni:

L'indirizzo deve comprendere la indicazione del grado, cognome e nome del destinatario, Corpo e Reparto cui egli appartiene, senza il nome della effettiva località di destinazione, ma soltanto la formula *Posta Militare Albania*;

Debbono essere redatti in lingua italiana.

Nessun servizio speciale è ammesso (urgenza, risposta pagata, ecc.).

La tariffa che si applica a detti telegrammi è quella interna del Regno, con relativa tassa di ricevuta e senza alcuna sopratassa.

OLIO AUTO SHELL

Facile avviamento

Quando l'avviamento del motore è difficile, accertate che il lubrificante che usate sia adatto; che non sia ad esempio così viscoso da costringere il motore ad uno sforzo eccessivo e da impedire la immediata circolazione dell'olio. Non dimenticate che azionando la Vostra macchina si mettono in movimento più di cento parti di essa, e tutte, per non logorarsi, devono essere lubrificate subito e simultaneamente. Questo otterrete usando oli Shell.

erberto carboni

Gli oli Shell sono raffinati con il più moderno processo a base di solventi selettivi.

Non tardate a sostituire l'olio invernale con l'olio estivo.

11.39

TURISMO NAUTICO

Nautica a scartamento ridotto alla Fiera di Milano.

Invano quest'anno le centinaia di migliaia di visitatori della Fiera di Milano sono andati a cercare il consueto Salone Nautico, che con le ampie candide vele apportava una così simpatica nota marinara nella grande adunata industriale e commerciale svolgentesi a 150 chilometri dalla più vicina costiera marittima. La Direzione della Fiera ha certamente avuto le sue brave ragioni per sospendere una manifestazione che aveva luogo da una dozzina di anni, ma è certo che tale sospensione non potrà che nuocere al tanto auspicato ed ancora lontano progresso del turismo nautico.

Il fatto però che, pur mancando un apposito salone ufficialmente organizzato, era egualmente presente un certo numero di espositori nautici, come ora vedremo, dimostra che anche gli altri, presenti negli anni scorsi, se avessero voluto, avrebbero trovato egualmente un posticino. È ormai risaputo, per lunga esperienza, che la questione dello spazio in queste mostre è molto... elastica.

Ad onta di tutto, dunque, anche quest'anno l'appassionato del turismo nautico ha potuto trovare qualche cosa di interessante, specialmente nel campo del buon mercato. Non vi erano grandi e lussuosi motoscafi da cento e più mila lire, ma con 14.000 si poteva avere un grazioso, piccolo eppur comodo motoscafo per cinque persone, lungo m. 4,50, della velocità da 28 a 30 chilometri, azionato dal brillante motorino della «Fiat 500», esposto da un cantiere artigiano del Lago di Bracciano. Di motori entro e fuoribordo ve ne erano diversi: gli entrobordo italiani, tipo Diesel, delle marche «Busso» di Torino e «Croff» di Milano; i fuoribordo italiani «Laros» e gli esteri «Effzett», «Elto», «Evinrude» e «Sachs». Di particolare interesse il *tunnel porta elica*, esposto dal «Colombo» di Torino, facilmente adattabile a poppa di ogni tipo di imbarcazione per poter navigare a motore in acque anche estremamente basse. Erano inoltre esposte canoe smontabili in legno e tela dalle Officine «Tallero» e canoe rigide dalle Ditte «Colombo», «Brunetti» e «Teruzzi». Alcune di queste canoe erano adattabili anche alla vela, e quindi si può dire che, per quanto in piccola scala, anche quest'anno tutti i mezzi di locomozione sull'acqua erano rappresentati: remo, vela e motore.

Una Mostra Motonautica avrà luogo il 28 ottobre nel Salone dell'Auto, che si inaugurerà in quel giorno nel Palazzo dello Sport a Milano.

Il Gruppo Canottieri del Dopolavoro della Fiat, il 21 aprile u. s. ha effettuato una gita, con meta Meirano di Moncalieri, alla quale hanno partecipato n. 25 imbarcazioni con 92 gitanti. Partiti da Torino al mattino di buon'ora, hanno raggiunto la località prescelta all'ora di colazione, dove, sparsi nei boschetti circonvicini, hanno consumato le provviste, trascorrendo poi il pomeriggio in simpatico cameratismo e facendo ritorno alla sera con tutte le imbarcazioni legate fra loro in modo da formare come un colossale zatterone.

Il risveglio motonautico del Trasimeno.

La motonautica in Italia, come è noto, si è diffusa più sui laghi che sul mare, e riunioni motonautiche, di cui alcune molto importanti, hanno avuto luogo sui laghi Maggiore, Como, Garda, Iseo, Orta, Lugano e perfino sui più piccoli di Bracciano e Viverone. Solo il Trasimeno, che pure è il maggiore specchio d'acqua dell'Italia peninsulare, era rimasto finora immune dal fragore dei rombanti motori marini da corsa. Ma ecco che quest'anno, ad iniziativa dell'Ente Provinciale del Turismo, si è costituita in Perugia una Associazione Motonautica denominata «Lamberto Fruttini», regolarmente affiliata alla R. Federazione Italiana Motonautica, con lo scopo principale di svolgere un'attiva propaganda a favore dello sport motonautico e di promuovere manifestazioni nazionali ed internazionali, principalmente sul bel lago Trasimeno.

Il lago, coi suoi 45 chilometri di circonferenza e con 16 chilometri di maggior diametro, si presta meravigliosamente a qualsiasi genere di competizione velocistica o turistica ed offre anche un grande vantaggio in confronto di quasi tutti i laghi dell'Italia settentrionale, nel caso (facilissimo per gli scafi da corsa leggeri e fragili) di incidenti con relativa colata a picco. Sul Trasimeno, che ha una profondità massima di sette metri, l'eventuale ricupero di uno scafo affondato è semplice e sicuro.

Su proposta del Federale di Perugia e con approvazione del Capo dell'Ufficio Sportivo del P.N.F., è stato chiamato a reggere la presidenza della nuova Associazione il marchese Francesco Paolo Spinola, e pel prossimo 9 luglio, sotto l'alto patronato di S. A. R. il Duca di Spoleto, è indetta una grande manifestazione motonautica nazionale a Passignano sul Trasimeno; manifestazione già regolarmente iscritta nel Calendario sportivo dell'anno XVII, con gare tanto per motoscafi quanto per fuoribordo, da corsa e da turismo di tutte le categorie; manifestazione che non sarà certo inferiore a nessun'altra del genere prevista in Italia per quest'anno, sia come importanza sportiva, sia come dotazione dei premi. Infatti, saranno in palio circa 50.000 lire, comprese le indennità ai concorrenti. È certo una somma ingente per tal genere di competizioni ed è un indice della quasi assoluta certezza che questo bellissimo sport si affermerà sul Trasimeno fin dal primo anno.

La sede provvisoria della nuova Associazione è attualmente presso l'Ente Provinciale del Turismo di Perugia, in Corso Vannucci, a cui potranno rivolgersi tutti gli interessati per chiarimenti.

Auguriamo il maggior successo alla bella iniziativa.

Motoscafi economicissimi a benzina... naturale.

Alla recente Esposizione berlinese di sport nautici ha destato molto interessamento un tipo di piccolo motoscafo che, pur mostrando a poppa la sua brava elica, internamente non aveva alcun motore (quindi, nessuna spesa di benzina), poiché la potenza motrice deve essere fornita dalle stesse braccia del navigante, il quale mette in azione apposite leve, mentre coi piedi comanda il timone. Secondo i costruttori, questo battello denominato «Verda» utilizza la forza muscolare dell'uomo con un rendimento doppio di quello dei remi, e quindi con esso si può ottenere una velocità doppia, oppure risparmiare la metà della forza. Il sistema di trasmissione della forza dell'uomo dal movimento di va e vieni delle leve mosse dalle braccia al movimento rotatorio dell'elica è eguale a quello dei brevetti «Fleming», che si vide applicato, nella recente Fiera di Milano, alla grande lancia di salvataggio in lega «Birmal» di alluminio, esposta dalla «Montecatini».

Un altro sistema di azionamento dell'elica mediante una leva alla quale, a forza di braccia, si imprime un movimento di va e vieni, è stato brevettato da qualche anno da un noto inventore italiano, l'ing. Ghirardi di Genova.

Recentemente si è visto circolare sul Tamigi il piccolo motoscafo assolutamente simile a quelli dotati di vero motore a benzina. In esso il movimento viene trasmesso all'elica mediante pedali e la direzione si comanda con un volante normale. Lo scafo è lungo metri 4,80 e la velocità è di oltre 9 km. all'ora. Pesa circa 300 kg.

Una crociera canoista da Orte a Roma.

Nella precedente puntata di questa rubrica abbiamo dato l'annuncio di una crociera in canoa, lungo il Tevere da Orte a Roma, per circa 150 km., organizzata dalla sezione di Roma del Gruppo Italiano della Canoa, con l'intervento di canoisti anche del nord Italia, che si sarebbero recati a Orte in ferrovia con le canoe smontate.

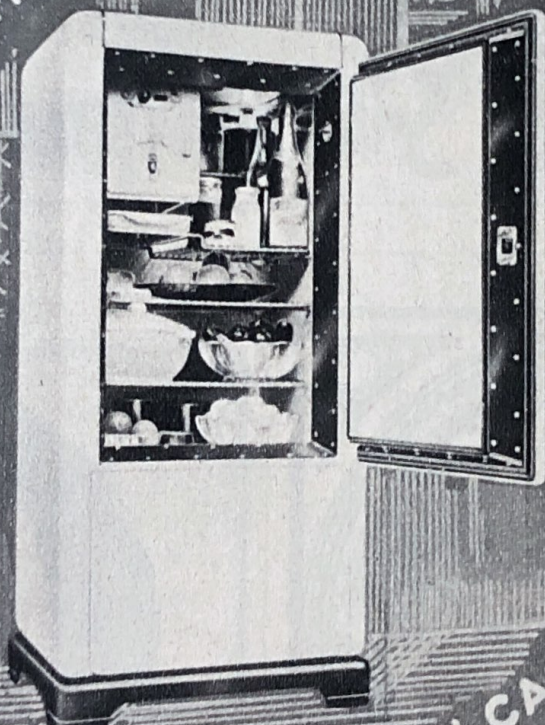
Siamo lieti ora di riferire che la crociera si è svolta col massimo successo, tenuto conto che si tratta di una forma di turismo nautico assai diffusa all'estero, ma che in Italia, ad onta degli sforzi di alcuni volonterosi e del più largo appoggio ed incoraggiamento da parte delle Gerarchie, è appena all'inizio.

Ventun partecipanti si sono riuniti ad Orte la mattina del 21 aprile; ed ecco, doverosamente, i nomi di questi pionieri: A. F. Pessina, Presidente del Gruppo Italiano della Canoa; Gilberto Baj Macario, Segretario, con la sua gentile e coraggiosa signora; Carlo Cestelli-Guidi, Presidente della Sezione di Roma del G.I.C., che veniva raggiunto dalla sua signora a metà percorso; Mario Gariboldi di Trieste; Ernesto Tauber di Torino; Tibor Rakosi di Milano; Giuseppe Lilli del GUF di Roma; Emilio Romoli di Firenze; Pellizzari, del GUF di Torino; Del Lieto, Gentiloni e D'Ardia del GUF di Roma, e Tosti di Valminuta, pure di Roma.

Montate le canoe e rifornite di viveri, alle undici si iniziava la navigazione con la prima fermata a Baucche per la colazione al sacco. La fermata a sera, con attendamento, avveniva presso Stimigliano. Il mattino seguente, 22, levate le tende, fu ripresa la lieta navigazione, spesso facendo «pacchi», quando la larghezza del fiume lo permetteva. «Pacco» significa affiancare le canoe, mettendone alcune in senso inverso e fissandole con le pagaie messe di traverso a formare un'unica zattera, per lasciarsi portare dalla corrente tutti insieme allegramente. Anche se la corrente fa girare il «pacco» su se stesso, vi sono sempre canoisti che si trovano fronte marcia per mantenerlo in rotta. Colazione a Passo Corese e cena e campeggio, la sera, a Sette Bagni. Il 23, trionfale arrivo a Roma. Con gesto molto sportivo, il Segretario Generale del C.O.N.I., Generale Vaccaro, veniva incontro come capovoga di un canotto ad otto vogatori, un altro dei quali era il Comm. Giovannetti, Presidente della Reale Federazione Italiana di Canottaggio.

Ed ora ci auguriamo che l'esempio sia seguito e che le acque e le rive del Tevere e di tanti altri fiumi e canali d'Italia vedano comitive sempre più numerose di questi turisti nautici.

ROBERTO DEGLI UBERTI

IN PIENA ESTATE...
temperature da valle nevose
E CIBI SANI E FRAGANTI
IN CASA VOSTRA
OSSERVATE ATTENTAMENTE
L'ARMONIA DELLE LINEE, L'ACCURATA
FINITURA IN OGNI PARTICOLARE, LA CAPACITÀ
UTILE DI QUESTO FRIGORIFERO E RICORDATE CHE
Magnadyne
È IL FRIGORIFERO CHE SI PAGA DA SÈ
OPUSCOLO ILLUSTRATO GRATIS A RICHIESTA

CUCINE E FORNELLI A GAS

„ÆQUATOR"

"Il risparmio che dai vale il tuo costo"

"una bella cucina italiana in ogni casa italiana"

MILANO
Via Principe Umberto
(angolo Piazza Cavour)
Telefono N. 65-320

ROMA
Via Panisperna N. 75-76-77
Telefono N. 44-174

S. C. ANONIMA
SMALTERIA e METALLURGICA VENETA
BASSANO DEL GRAPPA

OH, IL NOSTRO POVERO CERVELLO!

Addio ombre e penombre, addio silenzio: andando di questo passo, solo voi che

il silenzio cercate
ove più folto è il bosco
[e chiaro il fonte
anime innamorate

terrete il cervello a posto, voi che forse avreste il diritto di perderlo.

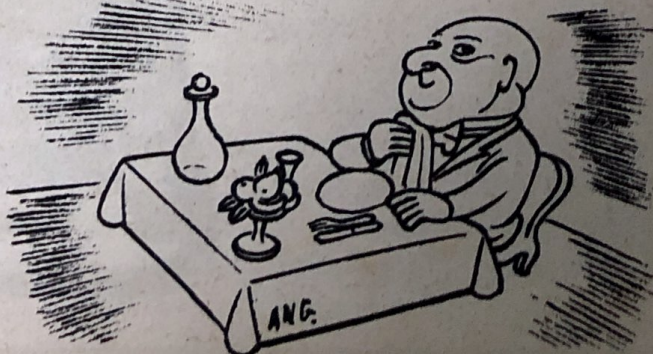
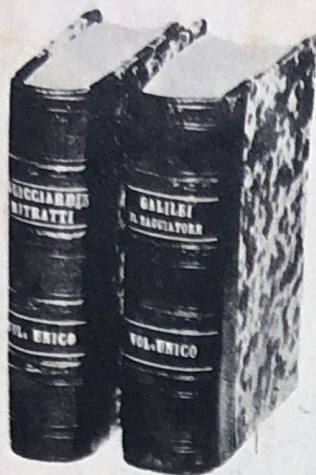
Non si può certo dire che cresca l'erba sulle due strade principali che conducono le sensazioni al nostro cervello: l'occhio e l'orecchio protestano talvolta a modo loro, ma la così detta civiltà li obbliga a lavori forzati mediante riflettori, specchi, altoparlanti. E allora occhio ed orecchio si rifanno sul cervello che è un organo più nobile, mentre certi sergenti si rifacevano una volta sulle reclute. Dunque c'è un certo progresso.

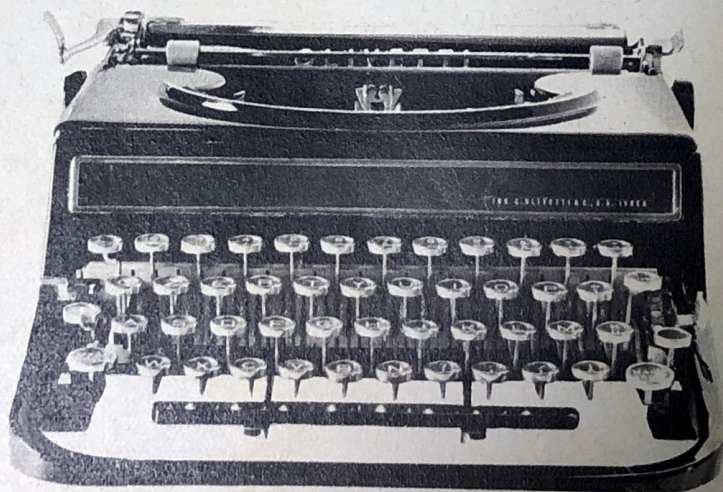
Ma la società crea delle sperequazioni fra i sensi e questo è male. Nessuno vi obbliga infatti a gustare la trippa se non vi piace, ad abbracciare la suocera se vi è antipatica, a fiutare l'ammoniaca se preferite le violette; ma provatevi un poco a tener chiusi gli occhi e tappate le orecchie quando siete in strada: finirete sotto il tram.

Pioché le cose prendevano una brutta piega ed aumentavano in modo impressionante i nevrastenici, si è dovuto correre ai ripari, ma il diminuito traffico sopra una strada è aumentato sull'altra. E così i segnali acustici dell'automobile si son fatti luminosi, il cinema diventa sonoro, si portano gli ospedali in campagna, ma le facciate delle case sono una finestra sola.

In attesa che si stabilisca un salutare equilibrio, bisogna rinforzare il sistema nervoso; se no, son dolori. Esistono per questo i tonici nervini, il bromuro, la valeriana e compagnia bella, ma val sempre meglio

il divino del pian silenzio verde.

E per i tanti che devono lavorare e lottare ci vuol zucchero: zucchero, ristoratore sovrano delle forze, carburante ideale della macchina umana, alimento prezioso, materiale di riserva. Oltre tutto questo lo zucchero è anche un ottimo medicamento: se siamo dispeptici, ad esempio, avremo facilitata la digestione delle frutta; se malati di fegato potremo digerire le uova; inoltre tollereremo meglio il latte, avremo più regolato l'intestino. E se la nostra digestione sarà buona, tanto di guadagnato per i nostri nervi e per quelli degli altri.

GALILEI
IL SAGGIATORE
VOL. UNICO
Lettere

Vincent

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLV – NUMERO 6 GIUGNO 1939 – XVII E. F.

LE "OLIMPIADI DELLA CIVILTÀ"

A Roma, i cantieri delle Tre Fontane fervono nell'opera che stupirà il mondo. Moltitudini di lavoratori formicolano intorno alle macchine e, animati da un impeto di volontà realizzatrice, rimuovono massi giganteschi, scavano profondamente la terra, gettano le basi dei futuri colossi edilizi della Grande Esposizione Internazionale del 1942. È questo il ritmo febbrile che distingue l'attività creatrice dell'Italia nuova e che la sospinge rapidamente alla testa dell'umano progresso.

Pure, ciò che vediamo in questi cantieri, se documenta con la più chiara evidenza la grandiosità dell'impresa, costituisce soltanto una parte del fervore di opere che anima e pervade tutto il nostro Paese nella preparazione di questa rassegna di civiltà. Il Duce, nel suo recente discorso in Campidoglio, ha parlato di «mobilitazione»; mobilitazione che impegna moralmente ogni Italiano e che è già in atto e rappresenta veramente lo «sforzo che tutte le genti civili fanno sul cammino del progresso, non soltanto materiale».

Ed ecco, quindi, anche la C.T.I. al lavoro: la sua parte le è assegnata dalle stesse finalità a cui l'Istituzione obbedisce e consisterà essenzialmente in un potente contributo di propaganda al memorando avvenimento. Già nei suoi «cantieri» fervono i preparativi per un'opera editoriale di vasta diffusione, destinata a suscitare il più profondo interesse in una ingente massa di pubblico. I soli Soci, infatti, che la riceveranno in dono assommano a circa mezzo milione. Si tratta della monografia illustrata Roma, *in due volumi, della serie «Attraverso l'Italia», che verranno distribuiti nel 1941-42.*

L'impegno e le cure che la C.T.I. pone in questo lavoro sono degni dell'altissimo fine e trovano il necessario complemento nella collaborazione di noti studiosi della storia e dell'arte per cui l'Urbe è insigne nel mondo.

La Città Eterna, splendente di glorie antiche e nuove, ormai ritornata anche di fatto imperiale, esercita in tutto il mondo un fascino incomparabile. La rassegna dei suoi tesori d'arte e la raffigurazione del suo volto, in cui s'imprimono i segni di una nuova giovinezza, espressi in una doviziosa documentazione iconografica, aggiungeranno a questo fascino l'efficacia della visione diretta, il solo mezzo capace di suscitare entusiasmi e nuovi motivi di ammirazione. I due volumi dedicati a Roma saranno, così, potente mezzo di richiamo verso le meraviglie dell'Urbe e le «Olimpiadi della Civiltà».

Naturalmente, la Consociazione assume con ciò un impegno di ordine finanziario assai cospicuo: l'edizione dei due volumi, che usciranno in un milione di esemplari, del peso di 1 kg. ciascuno, richiederà 1000 tonnellate di carta, per cui, anche valutando il costo effettivo di ogni copia a sole L. 8-10 (prodigio delle altissime tirature), ne risulterà per il Sodalizio un onere di 8-10 milioni di lire. Riflettendo all'entità di questo nostro contributo – che pur consideriamo doveroso – ci sentiamo fieri come di un apporto alle fondamenta di quel grandioso Arco, ideato dal Duce, che dominerà l'E. 42 a simboleggiare l'arco delle volontà umane teso, nel segno di Roma, alle più alte mete.

PANORAMI AUTARCHICI

CONSUNTIVO DI PRODUZIONE PER LA CHIMICA

Nella serie di articoli da noi pubblicati per illustrare la grande battaglia autarchica facciamo posto ad un accurato esame dell'industria chimica. In questo ramo di produzione, forse più che negli altri, la scienza e la tecnica hanno stretto un'alleanza che dà ormai frutti copiosi e decisivi, emancipando l'industria dalle molte importazioni di materie prime o di semilavorati, che, per esigenze politiche e valutarie, devono e possono essere sostituiti con prodotti autarchici. È ben vero che solo agli studiosi e ai tecnici che lavorano nei laboratori o negli ambienti industriali è dato scrutare tutti i complicati riflessi della campagna intrapresa, ma una prima conoscenza, sia pure approssimativa, s'impone oggi anche ai profani. L'articolo di F. Sansovino, che qui pubblichiamo, considera i prodotti chimici fondamentali: l'acido solforico, la soda, il cloro, l'azoto, i derivati del carbone, beni strumentali che servono oggi largamente alle feconde iniziative sbocciate in regime corporativo.

Innumerevoli sono i contributi della scienza chimica alla fervida lotta per l'autarchia. Già si parla, fra gli specialisti, d'una « rivoluzione chimica », oppure d'una « fase chimica » della rivoluzione industriale, da contrapporsi ad altre fasi le cui conquiste, nell'ambito dell'economia dell'energia, della metallurgia o della meccanica, hanno dato l'impronta al secolo scorso. In questo periodo, infatti, la « reazione chimica » modifica radicalmente antichi cicli produttivi; altri ne crea, completamente nuovi ed insospettati; sposta la domanda da prodotti naturali, faticosamente ottenuti dal grembo della terra, a prodotti sintetici, sorti per virtù di delicate scomposizioni e ricomposizioni molecolari in una misteriosa apparecchiatura, in cui tutto – elementi, calore, velocità di reazione, ecc. – è studiato e dosato; in poche parole, tecnicamente od economicamente, la reazione invade e riplasma ogni atto produttivo.

In siffatte circostanze, un completo bilancio degli apporti dell'industria chimica all'autarchia imporrebbe l'irraggiungibile scopo (in poche pagine) d'un'analisi estesa a tutto l'attrezzamento di produzione. Ma anche se ci si proponesse di esaminare soltanto i contributi autarchici dell'industria chimica, intesa in senso stretto, ciò non potrebbe convenientemente ottenersi in una sola volta e per il nucleo centrale di questo ramo – produttore di relativamente pochi beni strumentali, in amplissimi tonnellaggi – e per gli innumerevoli rami e ramicelli della chimica leggera, come si dice impropriamente; la quale, partendo da beni economici che la prima fornisce, giunge all'estesissima gamma dei prodotti chimici minori: beni di consumo ottenuti a quintali, talvolta a chilogrammi.

Pertanto, qui si dirà degli apporti della grande industria chimica all'autarchia. Dell'attività produttrice che si rivolge al consumo potrà dirsi altra volta. Ed una tale separazione – normale al ciclo di produzione – è analoga a quella seguita per separare l'industria mineraria e metallurgica dall'industria meccanica (1).

I contributi della grande industria chimica all'indipendenza nazionale tendono tutti, nella varietà imposta dalle circostanze, ad aumentare il potenziale economico e bellico della Nazione. In qualche caso s'è procurato di ottenere all'interno beni un tempo ottenuti dall'estero (azotati in senso lato); oppure di sostituire con altri beni di consumo (glicole etilenico) materie prime d'importazione (glicerina). In altri, di economizzare beni insostituibili e di necessario acquisto sui mercati altrui (rame) con prodotti chimici che, ad un rendimento non inferiore, aggiungessero il vantaggio d'un minor contenuto molecolare per l'elemento che esige erogazione di valuta (ossicloruro, anziché solfato di rame); in altri ancora di spostare gli approvvigionamenti da semi-lavorati (olii derivati dal catrame) alle materie prime (carbone fossile), elaborate poi in Paese, economizzando divise estere. Sempre si sono rafforzate le arcate centrali della grande industria chimica, per porla in grado di far fronte non soltanto alle esigenze normali di pace, ma a quelle eventuali d'emergenza. Quest'ultimo orientamento ha avuto e non potrà non avere alcune interessanti ripercussioni sulla produzione chimica futura.

Ma lasciamo le considerazioni generali e veniamo al nòcciolo. Al centro della grande industria chimica, tipica produttrice d'un bene strumentale che entra in quasi ogni reazione, è l'industria dell'acido solforico. Esso è impiegato largamente nella produzione di fertilizzanti

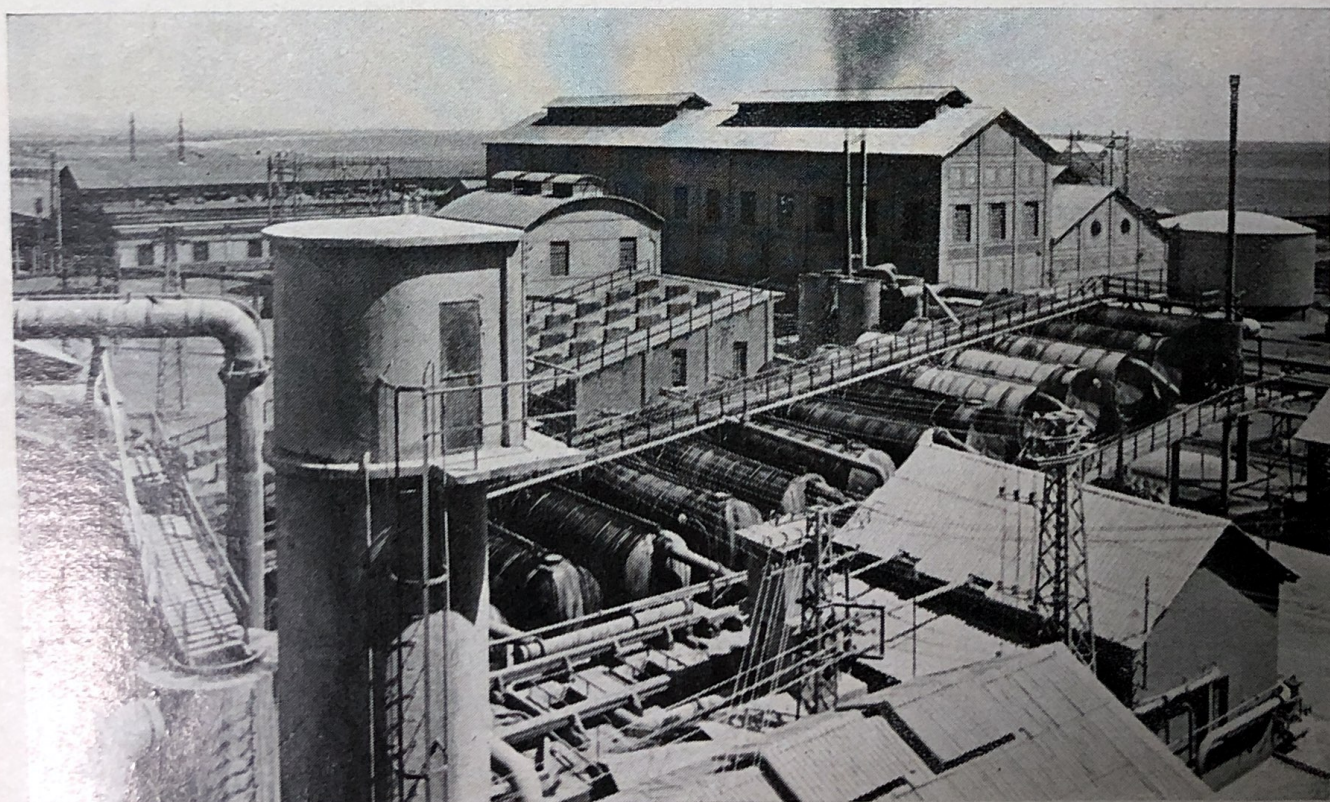
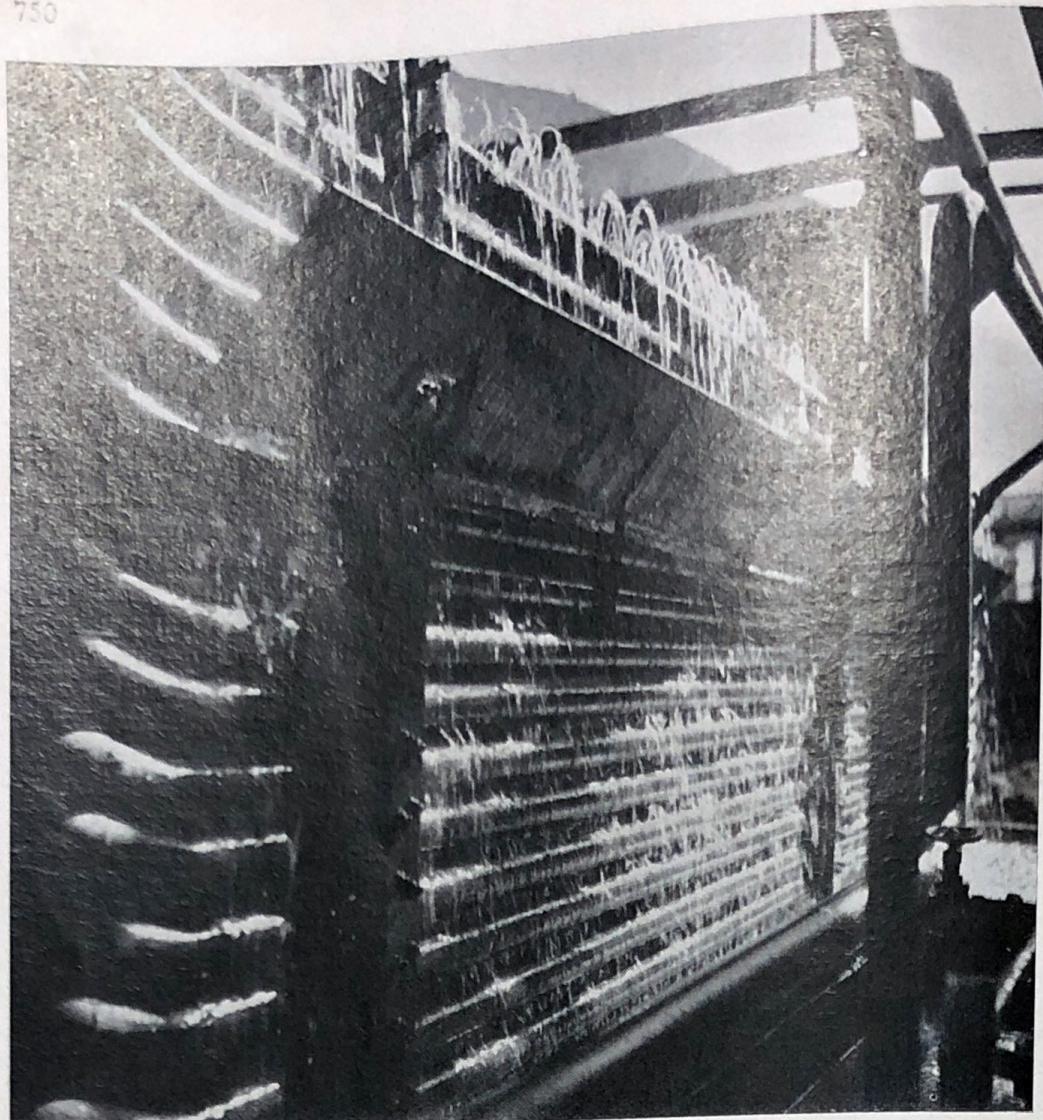
(1) Ved. ne « Le Vie d'Italia » i seguenti articoli: *Panorami autarchici*, gennaio 1939; *L'agricoltura*, febbraio 1939; *I settori della produzione agricola*, marzo 1939; *L'industria mineraria*, aprile 1939.

fosfatici; serve ad ottenere, in grandi tonnellaggi, sali ad amplissimo uso agricolo, quali il solfato di rame ed il solfato ammonico; è una preziosa materia prima per l'industria tessile, per l'industria degli esplosivi, dei coloranti organici, dei profumi; entra in quasi ogni ciclo di elaborazione che conduca ai grandi acidi inorganici (cloridrico, nitrico, fluoridrico) od organici (acetico, ossalico, ecc.). L'estesissima gamma dei suoi impieghi induce persino gli economisti a giudicare delle variazioni di attività dell'industria chimica, nel suo complesso, dalla curva della sua produzione.

Ottenuta normalmente dalle piriti ed in via eccezionale dallo zolfo, la produzione italiana di acido solforico è stata favorita dall'abbondanza delle risorse naturali. L'inizio della battaglia autarchica ha trovato questo ramo di industria attrezzato per produzioni notevolmente superiori al normale fabbisogno. Nel 1933 la produzione non si aggirò neppure sul 60% della potenzialità produttiva installata: onde il rafforzamento d'un tal ramo di attività, per il maggiore sforzo autarchico, non presentò difficoltà di particolare momento. La produzione di questo acido, che nel 1935 era ancora di 12,8 milioni di q.li (calcolata a 50° Bé.) sale nel 1936 a 15,2 milioni e nel 1937 a 16,4 milioni; durante il 1938 essa ha superato i 17 milioni di quintali.

Di pari passo con il maggior sfruttamento degli impianti si incrementava la capacità di produzione dell'industria e, per le ragioni che sopra si son dette, i maggiori progressi si hanno negli impianti di acido solforico concentrato (oleum), destinato prevalentemente agli esplosivi e ai coloranti. La potenzialità produttiva annua italiana di oleum si aggirava sui 750.000 quintali nel 1934; nel 1936 era valutata a 1.150 mila q.li e nel 1937 a 1.600 mila; nel 1938 deve aver sfiorato i 2,5 milioni di q.li. In tal modo, in meno di un quinquennio, la disponibilità potenziale di acido solforico monoidrato, prodotto essenziale per l'autarchia e la difesa, si è più che triplicata.

L'acido solforico diluito (50-52° Bé.) viene impiegato per la massima parte nella fabbricazione di perfosfati. La capacità produttiva di questi è, anch'essa, largamente superiore al fabbisogno: incrementata la domanda di fertilizzanti da parte dell'agricoltura, la produzione di perfosfati ha potuto agevolmente passare da circa 11 milioni di q.li nel 1934 a 13,3 milioni di q.li nel 1937, per avvicinarsi ai 14 milioni di q.li nel 1938. Qualche lieve intralcio si è avuto in questo campo, per essere di origine estera una delle materie prime impiegate in questa fabbricazione (fosforiti). Ma la speranza di ottenere presto sul suolo nazionale anche questa materia prima induce a migliori prospettive per l'avvenire.

L'altro prodotto, nel quale l'acido solforico diluito trova largo impiego, è il solfato di rame. L'industria mineraria e l'industria metallurgica, nonostante i loro tenacissimi sforzi, non riescono a far fronte, con una adeguata produzione, al fabbisogno italiano di rame. Occorre pertanto contrarre le importazioni di questa materia prima, sopprimendone ogni uso non indispensabile. Affiancata all'industria metallurgica, che ricerca e crea ottimi sostituti al rosso metallo (leghe di alluminio, di zinco e via

– VEDUTA DI UNO STABILIMENTO PER LA PRODUZIONE DI AZOTATI. *(Fot. Montecatini)*

SOCIETÀ AMMONIA E DERIVATI (MERANO) — CONDENSATORI DI AMMONIACA.

(Fot. Montecatini)

dicendo) è l'industria chimica. Accanto alla sviluppatissima industria italiana del solfato di rame (per questo anticrittogamico l'Italia è alla testa dei produttori ed esportatori mondiali) si è venuta quindi costruendo, negli ultimi anni, un'industria produttrice di ossicloruro, con impianti in grado di fornire all'agricoltura un prodotto non inferiore, per efficacia, al precedente, pur avendo un minor contenuto metallico. L'economia che potrà aversi, per la bilancia del commercio, da questa iniziativa, è tutt'altro che trascurabile.

Subito dopo l'industria dell'acido solforico va citata l'industria della soda e del cloro. L'acido solforico e la soda sono rispettivamente il principale acido e il principale alcale di tutta l'industria chimica: due beni strumentali, per dirla in linguaggio economico, che, con la loro disponibilità e il loro prezzo, possono influire sullo sviluppo di ogni altro settore produttivo.

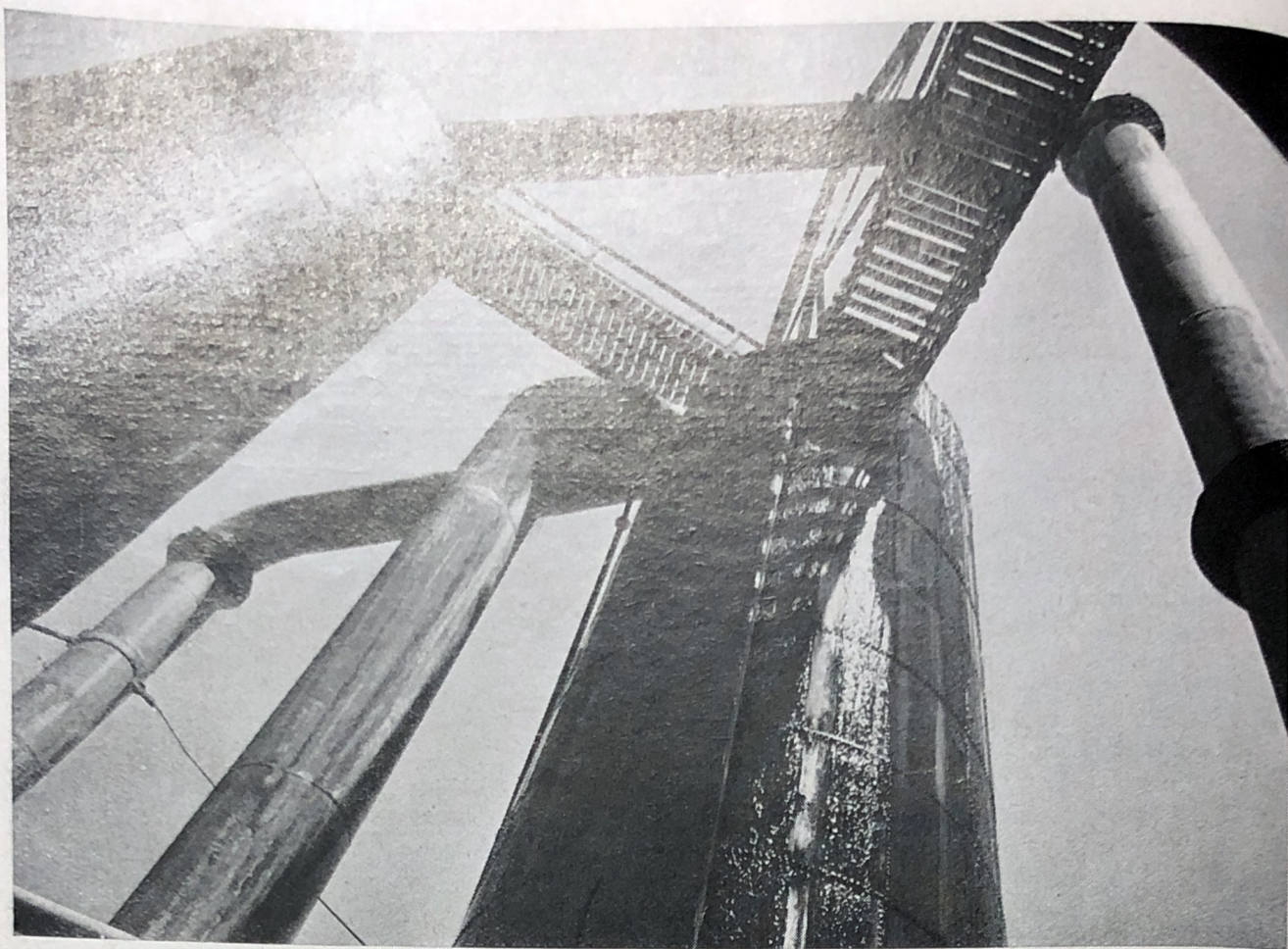
L'industria della soda ottiene due prodotti fondamentali: il carbonato di sodio (la soda comune) e l'idrato di sodio (soda caustica). Il fabbisogno italiano di carbonato sodico, la cui produzione venne iniziata in Italia nel 1913 col processo Solvay dall'azienda che reca questo nome, si è espanso in misura a quel tempo insospettata. Tuttavia, con un tempestivo aumento dell'attrezzatura industriale, la capacità produttiva è stata incrementata in modo che il mercato interno potesse essere rifornito, anche negli ultimi anni, malgrado i fortissimi aumenti del consumo. La produzione di carbonato è passata da meno di 1 milione di q.li nel 1934 a 1,7 milioni nel 1937, rimanendo attorno a questa cifra anche nel 1938.

L'idrato di sodio (soda caustica) si ottiene con due processi: attraverso il carbonato di soda (per caustificazione) e per via elettrolitica. Poiché gli impianti che operano col processo elettrolitico ottengono anche cloro, elemento interessante per ulteriori lavorazioni e per la difesa, gli sviluppi attuati o progettati tendono ad aumentare anche la disponibilità italiana di cloro e suoi derivati, dando una certa preferenza alla produzione di soda caustica per via elettrolitica. In complesso, da una produzione di 2,2 milioni di q.li di soda caustica nel 1934 si è passati a 2,9 milioni di q.li nel 1936 ed a 3,5 milioni di q.li nei due anni seguenti.

Non si può valutare compiutamente l'apporto dell'industria italiana della soda alla battaglia autarchica senza conoscere quanto ampia sia la gamma dei prodotti nel cui processo produttivo intervengono l'idrato o il carbonato di sodio. Fortissimi consumatori di soda caustica sono rami tipicamente autarchici della produzione, quali i tessili artificiali, l'industria siderurgica e

la metallurgica (alluminio); l'industria degli olî e dei grassi, del vetro, oltre a tutto il complesso delle industrie chimiche, dalle resine ai coloranti, ai farmaceutici.

La produzione di azoto è una recente gloria dell'industria italiana. Quella di azoto cianamidico si iniziò in Italia industrialmente nel 1906. Tuttavia, non si sarebbe potuto contare su di un completo approvvigionamento del mercato interno per prodotti azotati, senza modificare ed applicare in Italia modernissimi procedimenti per la produzione di ammoniaca sintetica. I nuovi stabilimenti, che utilizzano brevetti italiani, vengono costituiti gradatamente a partire dal 1925. Dieci anni dopo, il completo approvvigionamento nazionale di prodotti azotati, essenziali in pace ed in guerra, era realtà. La produzione di ammoniaca in Italia, in quell'anno 1935, raggiunse i 740.000 q.li; passa a 940.000 nel 1937 e supera 1.100.000 nel 1938. Praticamente, sotto lo sforzo autarchico che amplia la richiesta dei prodotti da essa derivati, il consumo di questo bene intermedio si accresce di un terzo in un solo triennio. Iniziative parallele in vari rami produttivi (nell'industria elettrica, nell'industria chimica, nell'industria della distillazione

SOCIETÀ AMMONIA E DERIVATI (MERANO) – SERBATOI DI SOLUZIONE AMMONIACALE. (*Fot. Montecatini*)

TORRI DI OSSIDAZIONE PER ACIDO NITRICO. (*Fot. Montecatini*)

del carbone) assicurano in futuro un incremento nella capacità produttiva di ammoniaca, tale da far fronte al fabbisogno, anche aumentato per situazioni di emergenza. L'ammoniaca, infatti, trova i suoi impieghi principali nei concimi azotati e nell'acido nitrico. Quest'ultimo ripartisce a sua volta la sua disponibilità per impieghi di pace (fertilizzanti nitrici, coloranti, farmaceutici, ecc.) e impieghi di guerra (esplosivi).

L'acido nitrico, che si ottiene ora prevalentemente per ossidazione catalitica dall'ammoniaca, fu prodotto per 2,2 milioni di q.li nel 1935; per 2,6 milioni nel 1936, risentendo in parte della maggiore richiesta in dipendenza del conflitto etiopico; ha raggiunto poi una produzione di almeno 3 milioni di q.li nel 1938, cifre basate su di una concentrazione a 36° Bé. Eccoci ancora di fronte ad un aumento nella produzione in ragione di un terzo nell'ultimo triennio, ed è inutile ripetere che l'industria si è andata specialmente attrezzando per fornire acido nitrico sintetico ad elevatissime concentrazioni, quali sono richieste dall'industria moderna d'offesa e di difesa.

Giovine ramicello della grande industria dell'azoto è la produzione d'urea, ottenuta per sintesi da ammoniaca ed anidride carbonica. La produzione italiana è, a partire dal 1937, completamente in grado di far fronte al consumo (poco più di 3 mila q.li all'anno).

La relativamente scarsa disponibilità italiana del carbon fossile ha avuto qualche dannosa ripercussione sulla struttura dell'industria, che si preoccupa per l'appunto di trarre da questa quasi inesauribile risorsa naturale la maggior parte dei suoi derivati. L'industria della distillazione del carbone era in Italia, sino a qualche tempo fa, meno sviluppata degli altri rami fondamentali dell'industria chimica. La produzione del gas aveva subito il contraccolpo di parecchie vicende fortunose; poche le cokerie; l'industria della distillazione appena rappresentata.

La lotta per l'indipendenza economica, tenendo conto del crescente fabbisogno nazionale di benzolo, toluolo, xilolo, naftalina, antracene, in generale dei principali derivati dal catrame, che sono a loro volta origine di centinaia di prodotti finiti, non poteva non essere impostata, ad evidenza, se non curando di ridurre ed evitare l'importazione di siffatti semilavorati, per incrementare con maggior convenienza economica le importazioni di carbone, trattato in paese con impianti esclusivamente nazionali.

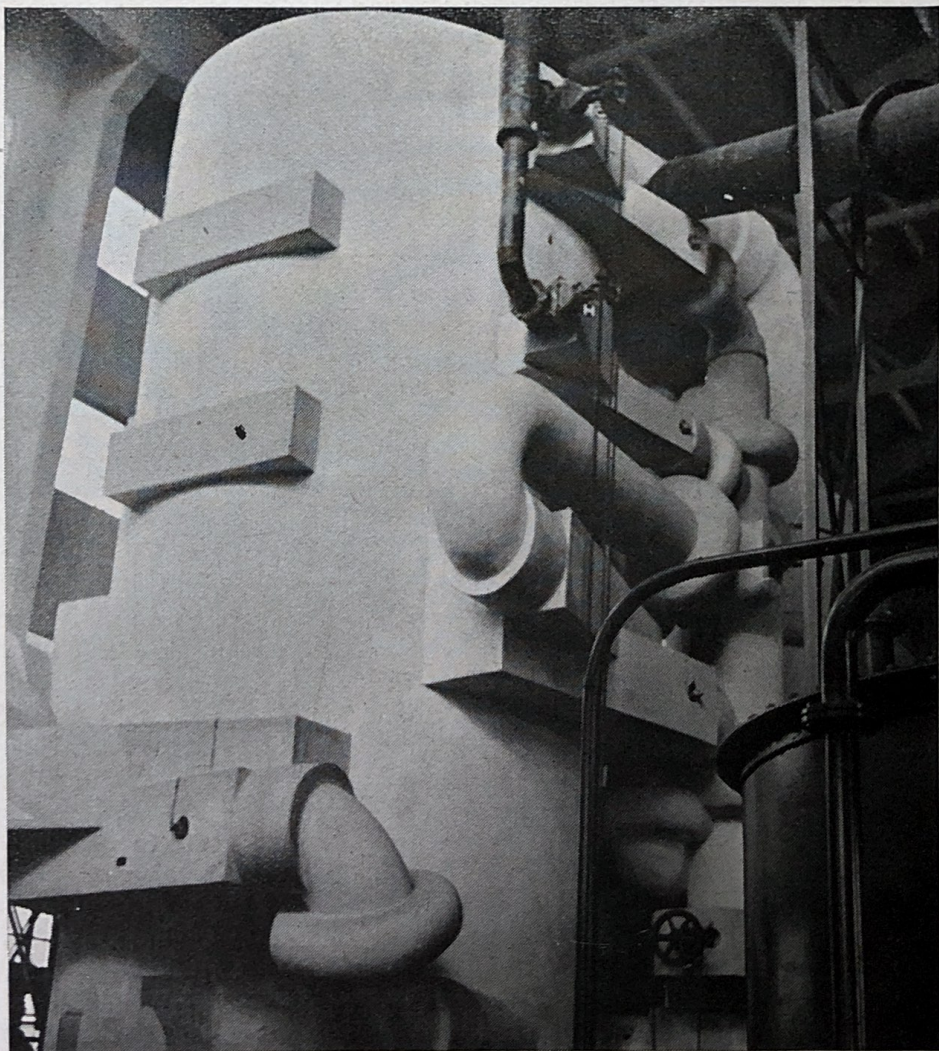
Dal 1936 in poi è una fioritura di nuove iniziative in questo ramo d'attività, sacrificato fino allora per ingiuste ragioni naturali. Nuove cokerie sono entrate in funzione, altre sono in costruzione o progettate; la produzione dei gasometri è in aumento, sicché il carbone distillato dall'industria italiana, che si aggirava prima

della battaglia autarchica attorno a poco più di 3 milioni di tonn., salirà fra non molto, secondo calcoli di tecnici, a 7 milioni di tonn. Tenendo conto delle rese medie, si potrà allora contare sulla disponibilità all'interno di non meno di 4 milioni e mezzo di tonn. di coke, di 280 mila tonn. di catrame, di 50 mila tonn. all'anno di olii leggeri. Se si considera che la produzione di coke in Italia è stata in complesso nel 1935 di 1 milione e mezzo di tonn. e quella del 1938 di 2,2 milioni di tonn., si ha una misura approssimativa del cammino percorso e da percorrere. Con siffatti ampliamenti, se anche non potrà dirsi coperta, in ogni contingenza, la richiesta interna, la percentuale di approvvigionamento nazionale sarà però assai più elevata di quanto non fosse in origine, agli inizi della battaglia autarchica. Per la sua completa indipendenza l'industria chimica deve contare sull'ausilio dell'industria mineraria. Dal canto suo, essa non ha risparmiato sforzi per migliorare i prodotti, adeguandoli alle esigenze dei successivi cicli di elaborazione, per economizzare la valuta, e volgerla a prodotti di minor valore.

In questo stesso senso altre iniziative autarchiche si possono ricordare. Aumentata la disponibilità di benzolo, in seguito alle provvidenze sul debenzolaggio obbligatorio dei gas, ecco l'industria chimica elaborare delicati processi sintetici per ottenere dal benzolo, il fenolo. Richiesti in misura crescente i prodotti un tempo ottenuti dalla distillazione del legno, ecco che l'industria chimica trae tutta una serie di derivati dal carburo di calcio e dall'acetilene: beni economici che discendono attraverso una stretta parentela molecolare dall'aldeide acetica e dall'acido acetico e si dividono poi in prodotti di uso innocente e pacifico, come l'indaco sintetico, e prodotti di potenza terrificante, come la nitropentaetrite, uno dei più moderni esplosivi. Nel 1938 il carburo di calcio prodotto in Italia fu poco inferiore al milione e mezzo di q.li, cifra che mette il nostro Paese in prima linea fra le nazioni di più intenso sviluppo industriale in questo ramo. Si sarebbe indotti a parlare, per associazione di idee, dell'alcool metilico, della formaldeide e derivati; poi forse del solfuro di carbonio. Ma ci si pone su di una china pericolosa: i composti del carbonio si contano a centinaia di migliaia, ed i prodotti industrialmente importanti, a centinaia.

L'industria dell'acido solforico, della soda e del cloro, dell'azoto, infine dei derivati del carbone, costituiscono questo nucleo centrale che, a raggiera, protende poi i suoi prodotti su tutto l'attrezzamento industriale nazionale. Nei suoi rami fondamentali l'industria chimica ha saputo far fronte agli impegni volontariamente assunti: ovunque è un fervore di attività, un aumento nei tonnellaggi ottenuti, un completamento nella serie delle elaborazioni, che sino a qualche anno fa poteva sembrare remoto.

Questa espansione è una promessa ed una garanzia. La rivoluzione chimica, che il mondo attraversa, non passerà invano per il nostro Paese; ma saprà colmare definitivamente qualcuna delle deficienze naturali (come nel caso degli azotati), che non molti anni fa sembravano irreparabili. Soprattutto varrà a dotare l'organismo produttivo italiano d'un maglio che, se può forgiare aratri, saprebbe all'occorrenza dare, a braccia vigorose, spade lucenti.

FRANCESCO SANSOVINO

MONTECATINI (S. GIUSEPPE DI CAIRO) – CASSA DI CATALISI PER IMPIANTO OLEUM.

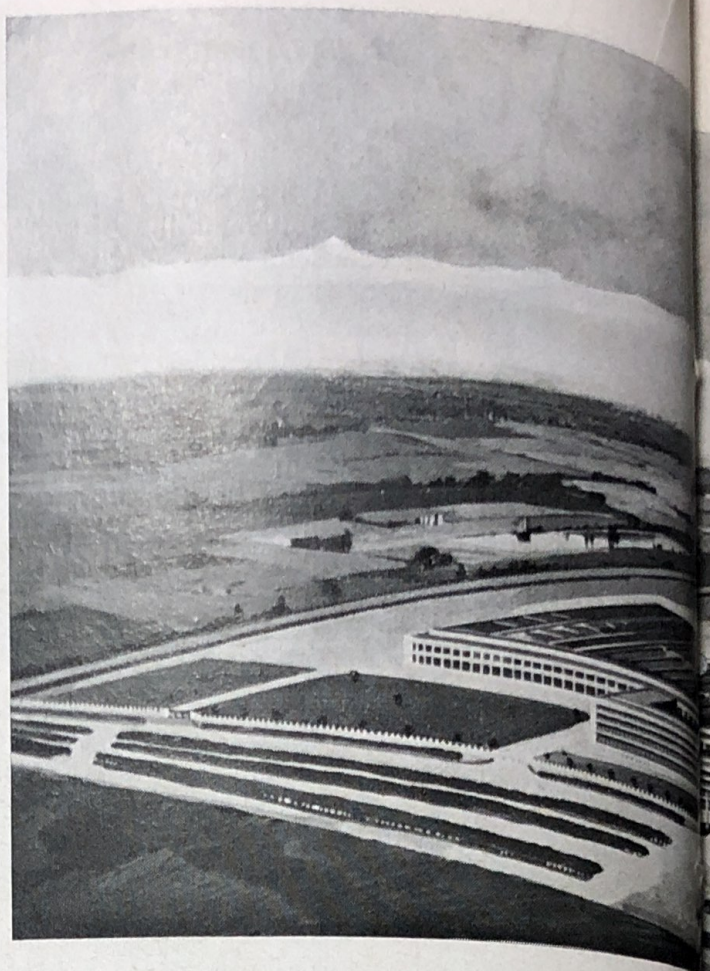
IL FONDATORE DELL'IMPERO IN PIEMONTE

È ancora viva nel cuore di tutti gli Italiani la eco delle altissime spontanee manifestazioni di giubilo e di gratitudine attraverso le quali si è svolta la recente visita del Duce a Torino e alle altre città del Piemonte. Se Roma decretava il trionfo ai suoi grandi capitani che tornavano vincitori nell'Urbe, la nuova Italia riserba queste ardenti testimonianze di amore e di dedizione del suo popolo al Fondatore dell'Impero.

Le città che il Duce ha visitato e le campagne per cui è passato hanno voluto mostrargli a gara le grandi opere pubbliche con miracolosa rapidità realizzate in questi ultimi anni in ogni campo, per facilitare le comunicazioni, dare impulso alle arti, assistere la fanciullezza, elevare il popolo nel campo della cultura e, soprattutto, moltiplicare la produzione industriale, combattendo la grande battaglia autarchica. Egli ha sentito intorno a sé tutto il fervore di rinascenza che il Regime ha saputo diffondere nei cuori degli Italiani, e nessuno meglio della fiera gente subalpina poteva ispirare al Capo la certezza che la Sua parola d'ordine era stata intesa come un imperativo categorico dell'ora presente.

Innumerevoli le celebrazioni a cui il Duce ha partecipato in ogni tappa del suo trionfale viaggio. Torino « sabauda e fascistissima, operosa e fedele », gli ha presentato con la rassegna delle sue attività autarchiche, la Colonia permanente « 3 Gennaio », la nuova « Fiat-Mirafiori » e un'imponente massa di opere pubbliche, sorte nel settennio di Sua assenza; Novara il nuovo aeroporto Novara-Cameri; Vercelli il Sacrario dell'eroismo di guerra e di rivoluzione dei suoi figli e la Mostra « dalla Romanità al Fascismo »; Biella la ferrovia Biella-Novara e il nuovo Ospedale. Ovunque, ad Alessandria, a Casale Monferrato, ad Aosta, a Cuneo, ad Asti, a Bardonecchia, a Susa, a Saluzzo, ad Arona, il Duce ha visto attuato il Suo comandamento per il progredire dei grandi e dei piccoli centri, in armonia con le opere costruttive che hanno mutato il volto dell'intera Nazione.

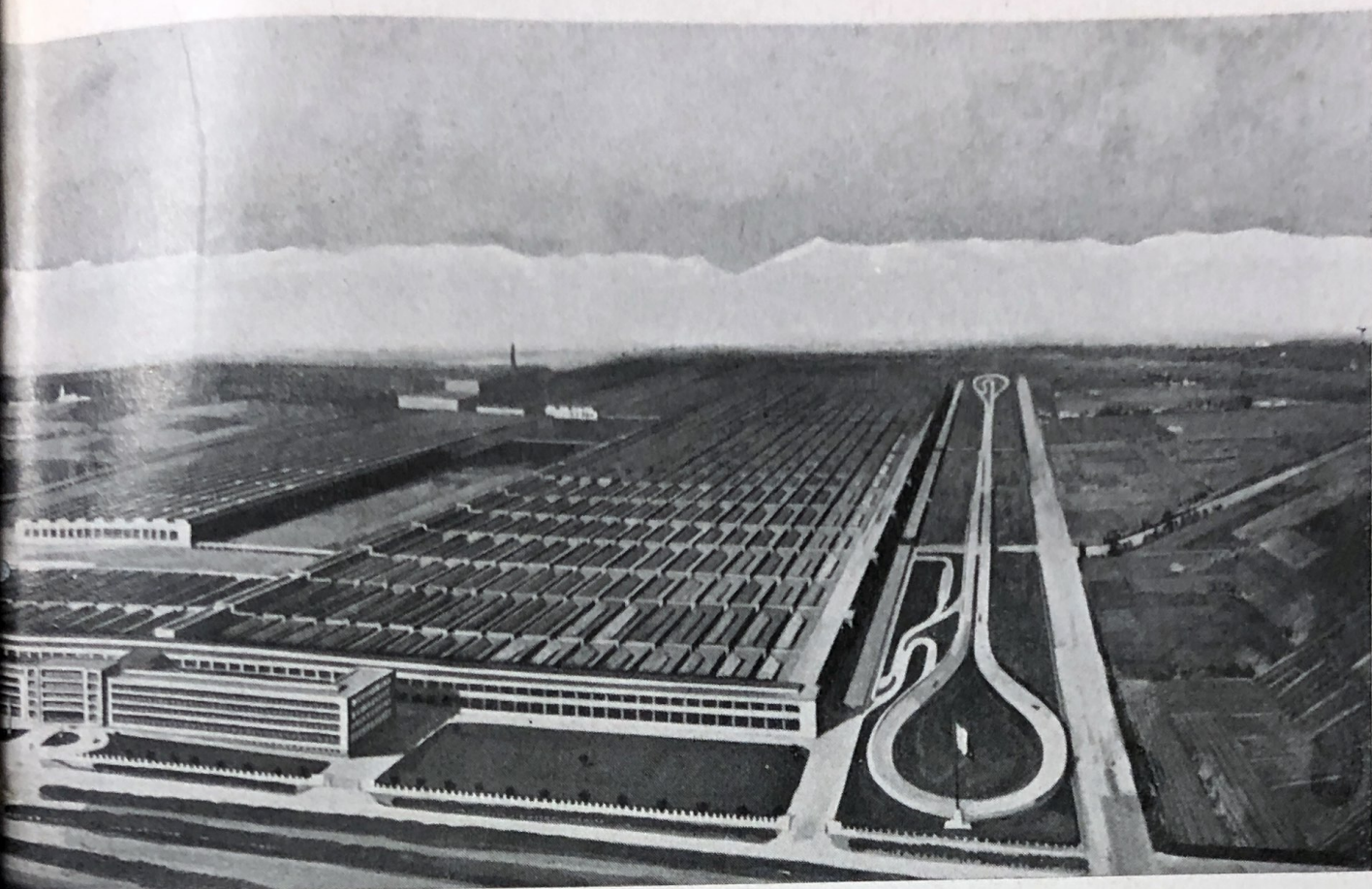
Nel maggio – mese in cui ricorre l'anniversario di Goito, dell'Intervento e di Addis Abeba – tutto il Piemonte, terra di soldati e di agricoltori, terra di operai e di montanari, ha sentito fremere, insieme ai gagliardetti segnati del Fascio Littorio, le vecchie gloriose bandiere che sventolarono da Superga all'Assietta e che varcarono il Ticino con il Re Magnanimo.

« Qui, disse il Duce, in questo Piemonte che amo, sono nati il Risorgimento e l'Italia libera e unita ».

FIAT-MIRAFIORI - VEDUTA PANORAMICA DELLE NUOVE OFFIC

LA CITTÀ DEL LAVORO

Lungo il viale che conduce a Stupinigi, dinanzi all'aeroporto, ferve da oltre un anno un immenso cantiere. Vi è sorta una città. È la nuova « Fiat ».

Il saettante nome, vittorioso per ogni via del mondo, si unisce ora al più gentile della corona subalpina. Il nuovo colosso si chiama « Fiat-Mirafiori »; e sostituirà la « Fiat-Lingotto », radunando in un solo organismo tutta la produzione automobilistica e dei motori d'aviazione. Se l'intero gruppo degli stabilimenti « Fiat », in Torino e altrove, impiega complessivamente 57.000 operai, 22.000 di questi, in due turni, saranno accolti dalla nuova città del lavoro. Sarà l'attrezzatura industriale più vasta, organica e razionale d'Italia; fra le prime d'ogni Paese; e tutta una tradizione di audacia, quella della « Fiat », ne avrà un'altra poderosa conferma.

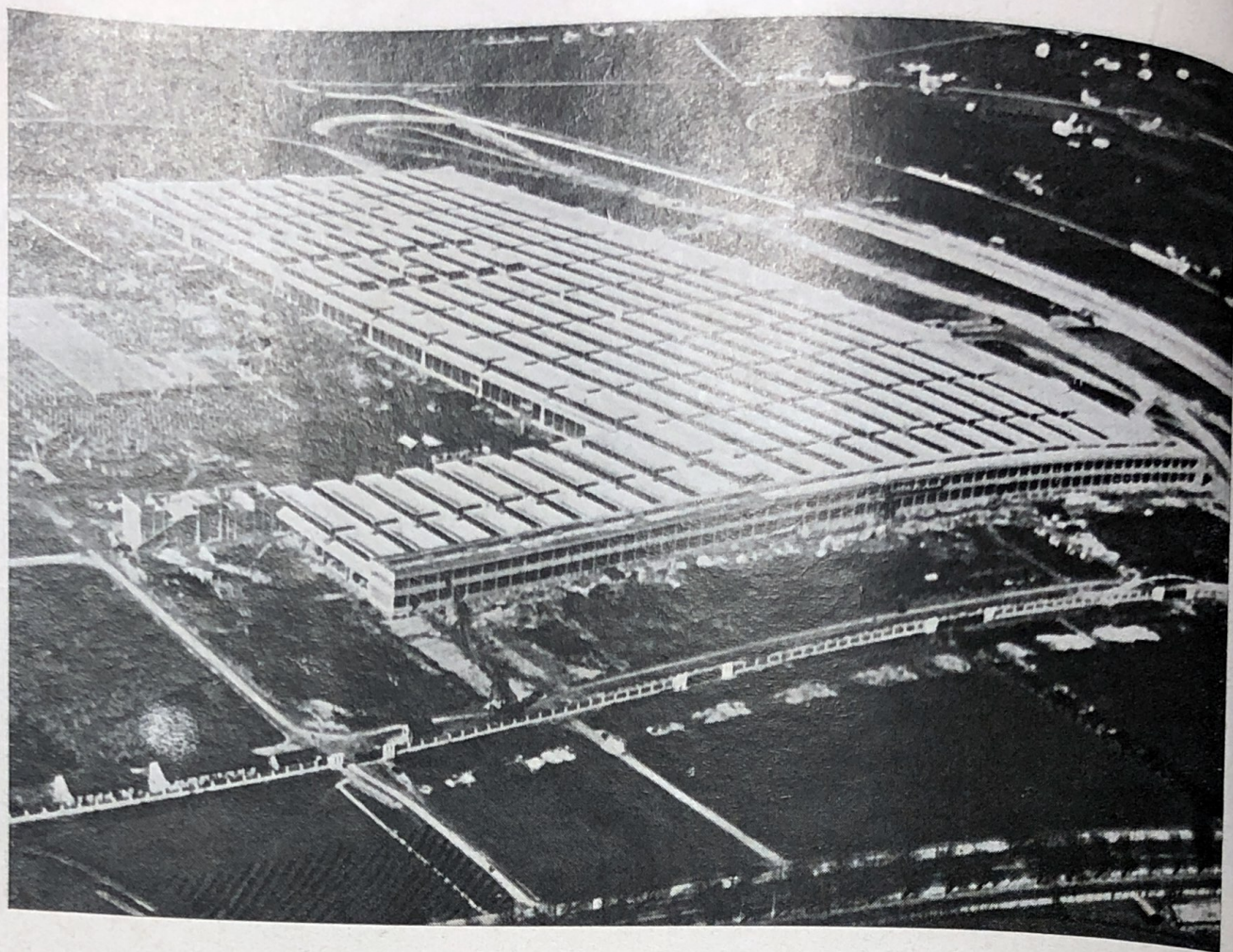
Quando, nel 1906, lo statuto costitutivo ne considerò tra le attività fondamentali anche quella dell'« industria aeronautica », ciò poté allora apparire a qualcuno un'ostentazione: stavano appena per venire i giorni dei « Delagrange volerà ». Ma, dopo non molti anni, quella pre-

INAUGURATE DAL DUCE IL 15 MAGGIO XVII, PRESENTI I QUASI 60.000 OPERAI DEL POSSENTE GRUPPO INDUSTRIALE TORINESE.

veggenza si concretava nei più possenti motori offerti alle ali d'Italia. Quando, nel 1916, tra l'urgere della guerra, fu decisa la costruzione del « Lingotto », si volle uno stabilimento che nettamente fosse all'avanguardia; e se ancor oggi il formidabile blocco industriale è ammirato e ammirevole, per alcune fondamentali esigenze non si esita a effettuarne la sostituzione con un'impresa che lucidamente si protende verso il meglio e l'avvenire.

L'attività sempre crescente della « Fiat-Lingotto » ne avrebbe infatti e ormai preteso modifiche e sviluppi, resi in parte difficili e in parte impossibili dalla cintura che la città le ha creato d'attorno. Ampliamenti parziali e modifiche contingenti avrebbero forse offerto una soluzione per l'oggi; ma non certo per un domani, anche immediato. Ed ecco quindi esprimersi un'altra volta ancóra la tenace e coraggiosa volontà subalpina, con una determinazione affermatasi in mesi e mesi di studî.

Perché la vita dell'immane organismo sia sempre più feconda; perché le possibilità del suo lavoro bastino sempre più alle necessità di migliaia di famiglie d'operai; perché all'autarchia perseguìta in ogni campo sia offerto un ineccepibile e poderoso strumento; perché il prodotto sia sempre migliore e le condizioni ambientali in cui l'operaio vive la sua giornata gli siano al massimo confortevoli..., la « Fiat » deve costruirsi la sua nuova casa. Riconosciuta questa necessità, la decisione, subito dopo l'alta approvazione del Capo del Governo, è immediata; e spronate dalla grandiosità dell'impresa, le energie si tendono e si moltiplicano. È la « Fiat » che crea la « Fiat », sono i suoi molteplici uffici tecnici che hanno tutto studiato e deciso, dalla geniale impostazione di masse al particolare più capillare e preciso.

Si trattava d'affrontare un'impressionante e quasi inesauribile serie di problemi a catena, forse mai prima d'ora affrontati da nessun'altra industria. Anche nei più grandi organismi stranieri del genere le lavorazioni sono infatti separate per tipi di prodotto, ognuna in una sua sede più o meno autonoma. Qui, invece, in un unico fabbricato, si voleva predisporre la contemporanea produzione di più tipi di vetture e d'autocarri, dei motori d'aviazione e delle macchine utensili. Se si ricorda che i « pezzi » componenti una normale automobile sono più di tremila; che ognuno di questi ha le sue vitali esigenze di materie prime, di macchinari, di lavorazione; che tale rete di lavorazioni deve svolgersi compatta, contemporanea e convergente; si potrà allora intuire a quale compito questi uomini si siano accinti.

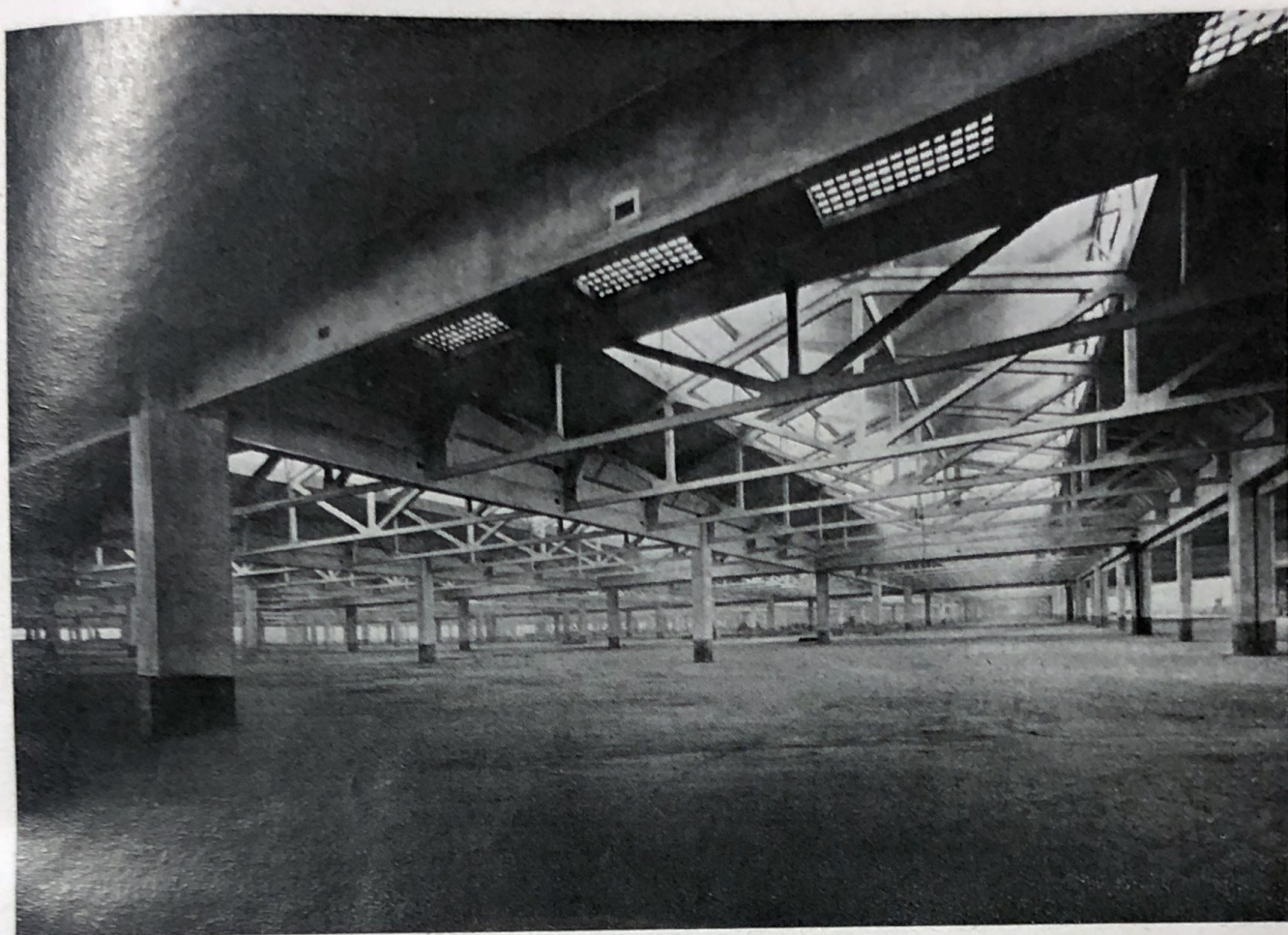
Non un progetto di aree e di cubature: ma un sistema tecnologico che ponesse ogni suo elemento nella collocazione più razionale. Soltanto quando tale sistema fosse stato rigorosamente accertato e definito, la disposizione degli edifici ne sarebbe stata la conseguenza.

FIAT-MIRAFIORI – LE NUOVE OFFICINE VISTE DALL'AEROPLANO, ALLA FINE DI APRILE.

Ed ecco imporsi dapprima il fondamentale concetto di un'organizzazione orizzontale, la più efficiente per un'industria in gran parte pesante. Si assume poi come spina dorsale dell'intero organismo la linea di montaggio delle vetture e degli autocarri. Questa linea, alla quale convergono in gruppi le centinaia di parti singolarmente lavorate, è come un fiume al quale si convoglino, dalla sorgente alla foce, i principali affluenti, ognuno a sua volta alimentato dai sub-affluenti: dal telaio, primo scheletro dell'autoveicolo, alle sospensioni anteriore e posteriore, al motore, alla carrozzeria.

Il piano unico dei reparti avrà sotto di sé un'intera rete di strade sotterranee (complessivamente sette chilometri), tutte percorribili da automezzi, per l'afflusso e il deflusso dei materiali; e vi troveranno la loro sede, sempre ispezionabile, le tubazioni e le condutture, decine e decine di chilometri di vene e di arterie per l'energia, per l'acqua industriale, per quella potabile, per il riscaldamento, per l'aria compressa, gli olii, la benzina, il gas, e via dicendo. Al complesso di strade sotterranee si aggiungano ancóra quattordici ricoveri antiaerei, capaci di undicimila persone, e un parco ferroviario di undici chilometri di linee interne.

Sarebbe già stato un risultato tecnicamente assai ammirevole se, nel progetto definitivo, il formidabile schieramento dei reparti-lavorazioni fosse stato disposto secondo esigenze tecnologicamente impeccabili. Ma per altre esigenze d'armonia si è ancóra riusciti a inquadrare tutte quelle tecnologiche necessità entro la disciplina di una possente e compatta cadenza strutturale e architettonica.

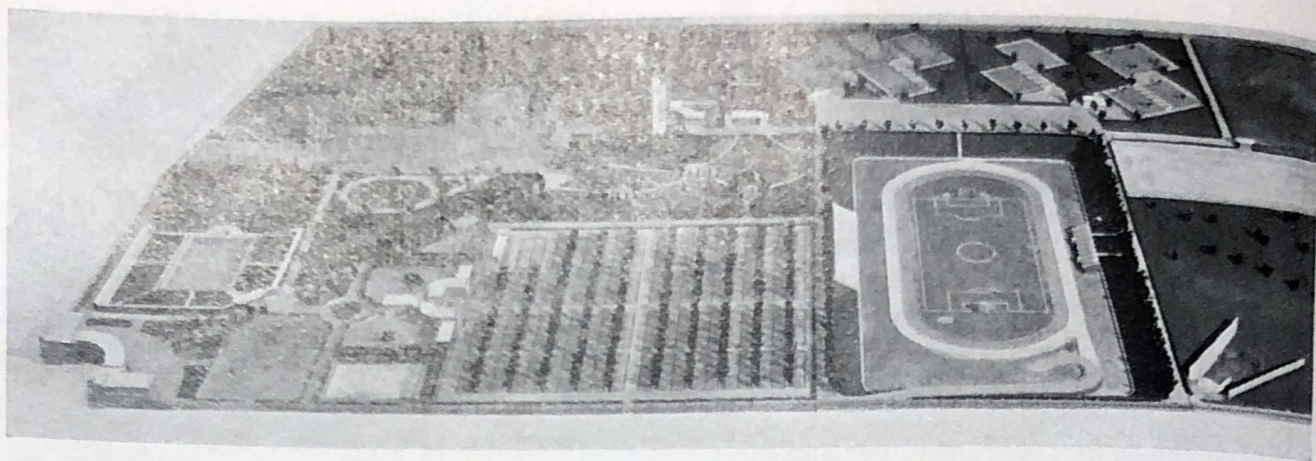
Un perfetto rettangolo, di cinquecento metri di fronte per settecentoquaranta di lunghezza, con una superficie coperta di 300.000 metri quadrati (un'area capace d'ospitare, riunita, l'intera popolazione di Milano) e una superficie sviluppata di 400.000. Sul centro della fronte, il palazzo degli uffici, a cinque piani, lungo 220 metri. E a questo rigore di pianta s'accompagna quello dei prospetti, che raggruppa i pochi reparti di maggiori altezze verso la parte interna e posteriore; sì che la visione dell'enorme complesso industriale sarà quella di una città squadrata, scintillante di cristalli e linda di rivestimenti di mattonelle ceramicate, in un'ariosa cornice di verde e d'azzurro, sotto lo sguardo candido e turchino delle Alpi vicine e lontane.

Nel settembre del '36 il sen. ing. Agnelli presentava al Duce il progetto dei nuovi stabilimenti. Nel marzo del '37 se ne dava comunicazione all'assemblea degli azionisti. Un mese dopo si cominciava a organizzare l'immenso cantiere, su di un'area di oltre un milione di metri quadrati, tracciandone le strade, il parco ferroviario,

FIAT-MIRAFIORI – UN TRATTO DELL'OFFICINA PRINCIPALE (200.000 MQ.).

e costruendo fra l'altro un impianto per le migliaia e migliaia di metri cubi di ghiaiame e di sabbia occorrenti: un impianto che sfruttasse il terriccio alluvionale escavabile sul posto, con silos lunghi trecento metri, e un castello centrale alto come un settimo piano. Nel gennaio del 1938 si iniziavano i lavori e nell'ottobre il fabbricato principale era compiuto; alla metà di questo maggio il Duce ha già potuto inaugurare i nuovi stabilimenti.

Il colossale complesso di edifici si profila nitido tra il verde dei campi. Ma se chi lo scorge lungo la fiancata, percorrendo il viale di Stupinigi, ha la sensazione di una rigida massa rettilinea che addirittura confonda i suoi estremi con l'orizzonte, il passeggero che giunga in volo all'aeroporto di Mirafiori sorvola la nuova città del lavoro nell'immancabile gomito dell'ultima virata prima dell'atterraggio; e allora, a picco sotto le ali inclinate, sente il suo sguardo perdersi per un'immensa distesa di coperture, di [illegible] in solco e di tratteggio in tratteggio di centinaia e centinaia di capriate, quasi un mare di grigio eternit increspato; e ne ha una visione di [illegible]entà e di potenza che per un attimo gli t[illegible] sospeso il respiro. Sarà questo il più vero [illegible] di tutta una metropoli, che deve la vita [illegible] ultimo cinquantennio alle sue industrie, [illegible] sue industrie soltanto. Il carattere del [illegible]ontese, schivo e tenace, incurante di fronzoli e d'atteggiamenti, lo si direbbe ancòra una volta rispecchiato da questa impeccabile geometria, che per l'appunto ricorda la rigida struttura a scacchiera della sua città; e la stessa pista di collaudo, che pone i suoi due anelli di oltre due chilometri lungo la fiancata, ha l'armoniosa e ineluttabile necessità del calcolo e dello sviluppo di una parabola.

Così, in pochi mesi, gli immensi depositi di materiali furono smistati e posti in opera; i profondi tagli delle ciclopiche ferite, per gli scavi dei ricoveri antiaerei che serrarono nel profondo i locali di sicurezza, furono ricolmati, ed ora i giardinieri vi stendono gli ultimi verdi ròridi tappeti; miriadi di manovali e di muratori, di carpentieri e di fabbri (complessivamente fino a seimila) intesserono le loro spole di pilastrata in pilastrata, di soletta in soletta, di capriata in capriata. Ora, oltre la mole ormai finita, tutta una pineta, sorta in... un mese, stormisce fra le lucenti curve del parco ferroviario; e i platani, e i pruni, e i biancospini, piantati in autunno fra gli ultimi cumuli di laterizi e di ferraglia, aprono ora tutte le loro gemme a questa tardiva primavera.

L'immensa casa nuovissima è pronta. Attende il pulsare di migliaia di macchine. L'operaio ha creato la casa all'operaio. E quando questi vi entrerà, il suo sguardo trascorrerà di sorpresa in

IL DOPOLAVORO DELLA FIAT-MIRAFIORI, SU UN'AREA DI 270.000 MQ.

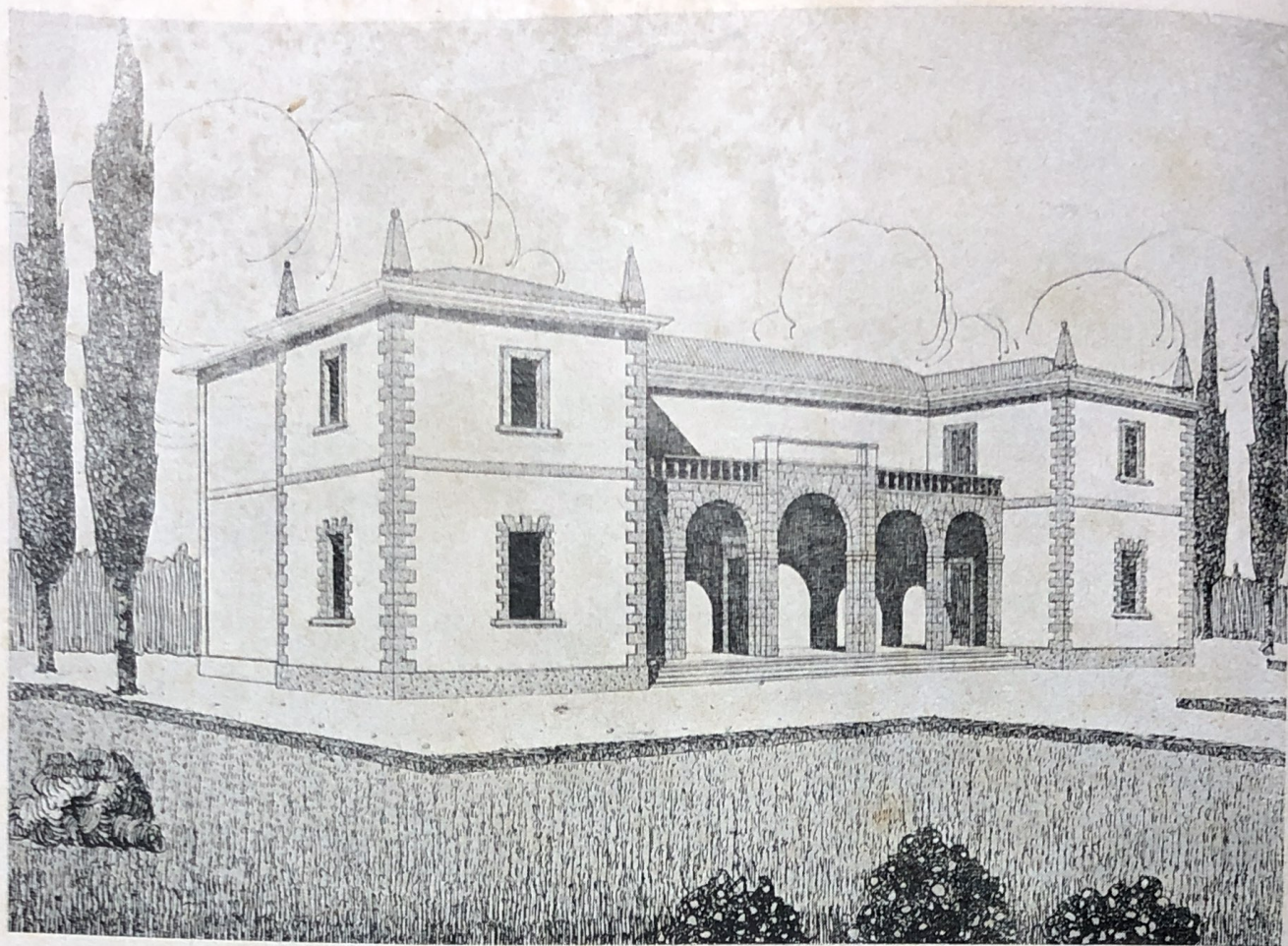
FIAT-MIRAFIORI – IL REFETTORIO PER 10.000 OPERAI: È LUNGO M. 560 E LARGO M. 20.

sorpresa. Ogni cura fu infatti dedicata al benessere delle maestranze. Ad ogni ingresso, in corrispondenza di una linea di reparti, all'altezza delle capriate, è stato ricavato un vero e proprio piano, tutto riservato all'operaio, il quale, per giungere al suo posto di lavoro, non dovrà più attraversare né officine né cortili. Salito per le due brevi rampe di ampii scaloni al «suo» piano, vi troverà spogliatoi luminosissimi, e ogni servizio, docce, lavabi ecc.; e percorrendo gallerie vetrate ne scenderà, per altre scale interne, nel suo reparto, in prossimità del suo posto di lavoro. Evitati così ingorghi e interferenze al cambio dei turni, l'operaio vivrà in una costante atmosfera-ambiente riscaldata d'inverno, depurata sempre da potenti aspiratori; e gli si apriranno infine grandiosi refettori, il più spazioso dei quali, quello della fiancata autoveicoli, è lungo cinquecentosessanta metri, largo venti, capace di diecimila commensali: certo la «sala-mensa» più vasta del mondo.

A voler citare le molteplici provvidenze igieniche, che renderanno sempre più confortevole la vita del lavoratore, si dovrebbe enumerarne un lungo elenco. Basterà ricordare, per l'estate, una rete di distribuzione di acqua potabile refrigerata; pure per l'estate, celle frigorifere che, in prossimità dei refettori, conserveranno cibi e vivande inalterati; scaldavivande per l'inverno; un sistema di aereazione risolto con un particolare tipo di capriata a M, dalle vetrate elettricamente regolabili su questo o quel versante, secondo la direzione del vento (sono più di settanta chilometri le vetrate così manovrabili); e oltre i reparti per i motori d'aviazione, di fronte all'altra fiancata degli stabilimenti, una area di duecentosettantamila metri quadrati accoglierà il nuovo Dopolavoro aziendale. Un Dopolavoro degno in tutto e per tutto della «ditta» che gli darà nome. Un vero e proprio stadio, con spalti e tribune attorno a piste circondanti un campo regolamentare per il gioco del calcio, questo stadio, che potrebbe essere un vanto per una piccola città di provincia, non sarà che una delle attrattive del nuovo parco, giacché vi si alterneranno piscine, campi di tennis e di bocce, una pista per pattinaggio a rotelle, un parco per bambini, di 50.000 metri quadrati, con laghetto e montagnole, campi di palla a volo, di palla-canestro, di tamburello, per tiro all'arco, al piattello, alla carabina, oltre a palestre e a locali di riunione e di ritrovo.

Lavoro, assistenza, collaborazione. Un trinomio che ha la sua più luminosa attuazione nella «Fiat-Mirafiori»: formidabile esempio di ciò che possa una «più alta giustizia sociale», sollecitata ad animare le opere e i giorni.

MARIO GROMO

ECHI DELLE TRIONFALI GIORNATE DEL DUCE IN PIEMONTE: LA COLONIA « 3 GENNAIO », UNA DELLE OPERE PIÙ MIRABILI DEL FASCISMO TORINESE, DESTINATA AD OSPITARE PERMANENTEMENTE 1000 BAMBINI DELLE FAMIGLIE NUMEROSE. *(Fot. Moncalvo)*

VEDUTA PROSPETTICA DEL NUOVO MUSEO DI S. MARTINO DELLA BATTAGLIA.

IL NUOVO MUSEO STORICO DI S. MARTINO DELLA BATTAGLIA

Una delle prove più tangibili del progresso che, per merito del Fascismo, ha fatto in Italia lo spirito unitario è stata offerta, in questi ultimi tempi, dalla città di Padova. Tutti sanno quale formidabile contributo di pensiero, di volontà e di sangue abbia dato Padova alle lotte del Risorgimento e come essa sia gelosissima custode dei ricordi del passato, in modo speciale di quelli che si riferiscono al glorioso periodo delle lotte per l'Indipendenza. Orbene, in alcune sale a piano terra del Museo Civico, situato nello storico edificio che sembra quasi abbracciato dalla Basilica del Santo in una delle sue sporgenze sulla piazza, erano disposti con molta dignità e buon gusto i cimelî raccolti dalla Società di Solferino e San Martino, fin dai primi anni della sua costituzione. Questo materiale era andato aumentando in quantità e importanza negli ultimi decenni, anche per fortunati acquisti della Società stessa. Padova era stata scelta a sede della Società dai fondatori – fra i quali erano uomini come il Torelli, il Breda, il Fisogni, il Cavriani, il Petinengo –, perché in Padova appunto era stato raccolto il maggior numero di soci, non appena il Conte Torelli ne aveva promosso la fondazione per esumare le Salme gloriose e collocarle negli Ossari. I Padovani amavano questo Museo della Battaglia di San Martino e si sentivano onorati di conservarlo; durante la Guerra mondiale non avevano mancato di unire quei cimelî storici coi loro tesori d'arte, per tutelarne l'esistenza e l'integrità di fronte ad ogni pericolo della guerra. Il prof. Andrea Moschetti, che dopo una permanenza di parecchi lustri alla direzione del Museo civico, se ne allontana proprio in questi giorni per il meritato suo riposo, fra il rammarico dei concittadini e degli studiosi di ogni parte d'Italia, seppe circondare quel materiale storico di provvide e sapienti cure, interprete sicuro anche dei dirigenti della Società, la quale da lunghi anni è rappresentata in Padova da quello squisito e competentissimo cultore di studi storici settecenteschi che è il Conte Bruno Brunelli.

IL GENERALE LA MARMORA... *(Disegno del pittore Giuseppe Norfini)*

...E VITTORIO EMANUELE II ALLA BATTAGLIA DI SAN MARTINO. *(Disegno del pittore Giuseppe Norfini)*

AFFRESCHI DELLA TORRE DI SAN MARTINO (DOPO IL RESTAURO).

Due anni or sono il Quadrumviro Conte De Vecchi di Val Cismon – Presidente del R. Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano – provvedendo al coordinamento dei Musei del Risorgimento, che è uno degli scopi precipui dell'Istituto, deliberava la fusione della Società nel Comitato milanese dell'Istituto stesso, presieduto dal Marchese sen. Giuseppe De Capitani d'Arzago.

Subito dopo il Duce, per ovvie ragioni anche di squisito interesse politico, che oggi specialmente non possono sfuggire ad alcuno, ordinava che il materiale raccolto in Padova passasse a costituire il nucleo fondamentale di un nuovo Museo da erigersi in S. Martino della Battaglia, vicino alla storica Torre e all'Ossario dei Caduti in quella grande battaglia. Fu allora commovente lo slancio con cui Padova venne incontro a tale progetto, mentre in altri tempi si sarebbero probabilmente manifestate le resistenze e le lotte campanilistiche che hanno gettato spesso delle ombre tristi sull'Italia nei primi decenni di vita unitaria.

Va tenuto presente che il materiale di Padova riguarda esclusivamente le vicende della battaglia di S. Martino, e che molti degli oggetti destinati ad esservi sistemati furono rinvenuti sul campo di battaglia nel procedere all'esumazione delle Salme. Molti altri furono acquistati alla spicciolata da privati per conto della Società, che tuttora ne sta rintracciando, specialmente in Piemonte.

Il nuovo Museo, la cui inaugurazione avverrà il 24 giugno di questo anno, sorge presso la gigantesca Torre, alta 74 metri ed inaugurata il 15 ottobre 1893 per iniziativa della Società di Solferino e San Martino. Di stile severo e moderno, ma non contrastante con quello della Torre costruita su disegno degli architetti Frizzoni, Monterumici e Cavalieri, è l'edificio progettato dall'ing. Conte Antonio Lechi, degno discendente di quel Conte Teodoro Lechi il quale ha segnato una delle orme più profonde nella storia del patrio Risorgimento, dagli albori di esso nell'epoca pre-napoleonica fino al 1866. Opportunamente l'ing. Lechi ha collocato l'edificio del Museo a conveniente distanza della Torre, per non turbare l'effetto estetico, ma neppure troppo lontano per non rompere il legame spirituale con essa. La modernità dell'edificio, costruito a norma delle più felici esperienze di carattere museotecnico, non ripudia quel sano romanticismo che costituisce una delle peculiari essenze del carattere e del temperamento italiano, pur in un'epoca così assetata di grandezza e di serie responsabilità, quale è quella in cui noi viviamo. E del resto, tutta quanta la sacra zona è romantica e gentile, dalle linee dei colli dolcemente digradanti al piano, ai neri filari degli alti cipressi, alle suggestive pinete punteggiate di monumenti.

Il visitatore ritroverà nel Museo anzitutto le belle cose di Padova, le grandi planimetrie dovute all'Istituto Geografico Militare e segnanti le varie fasi della battaglia, la ricca serie di armi dei tre eserciti combattenti nel 1859, donata dal Ministero della Guerra, le sciabole di Raffaele Cadorna, del Cucchiari, dell'Arnaldi e di altri generali del tempo, nonché i ritratti ad olio dei due Sovrani alleati e dei generali comandanti le grandi unità, pregevoli opere d'arte nelle

AFFRESCHI DELLA TORRE DI SAN MARTINO (DOPO IL RESTAURO).

quali non si sa se più ammirare la vigorosa rappresentazione di figure storiche, o la suggestione della loro anima nobile e generosa che emana dalla vivacità con cui il pittore li ha ritratti.

Ma di non minore importanza saranno i cimelî affluiti in questi ultimi tempi a seguito di doni o di acquisti. Fra i doni sono particolarmente notevoli l'uniforme del Gen. Cucchiari, i cimelî del Gen. Arnaldi, ed alcune uniformi sarde, austriache e francesi, che faranno la gioia degli intenditori. Un grande cappotto bianco, che era indumento comune agli alti ufficiali austriaci di ogni arma, solleverà certo l'ammirazione di molti, perché costituisce un *pezzo* unico nel suo genere, tanto è diventato raro.

Vi saranno nel nuovo Museo altre autentiche rivelazioni, come gli schizzi e i disegni del fiorentino pittore Giuseppe Norfini. Questi seguì tutte le operazioni dell'esercito sardo, fermando sulla carta con rara potenza d'arte figure, episodî, luoghi in una ricca serie di disegni, che poi in parte tradusse nei grandi e suggestivi quadri che si trovano al Quirinale, nella Reggia di Torino, nel Castello Reale di Torino e nel Palazzo Reale di Milano. Bella e non obliabile figura quella di questo pittore (1825-1902), che fu combattente nella battaglia di Curtatone e Montanara e come tale apprezzato dal Generale De Laugier, non certo prodigo di lodi. Il Norfini fu a lungo direttore delle Belle Arti a Lucca più volte premiato alle esposizioni d'Italia e dall'estero, ricolmo di ben meritati onori da Vittorio Emanuele II e da Umberto I. A noi piace immaginare il Norfini nelle epiche giornate del 1859, intento a disegnare, senza temere le palle nemiche, la figura del Gran Re nei tratti caratteristici del suo ardimento, e a cogliere gli innumerevoli aspetti di quella vita di guerra così diversa da quella che noi abbiamo vissuta, indugiantesi con meravigliosa tranquillità a riprodurre il terreno dove più aspra era la pugna, cioè intorno al famoso Roccolo su cui sorse poi la Torre, e a quella Villa Contracania, al cui restauro provvede con geniale amore il Conte Bonmartini, il quale estenderà pure fra breve il restauro anche alle case coloniche dipendenti, che furono teatro di episodi bellici importanti, affinché non un lembo di quel terreno sacro sembri trascurato o non adorno dal fiore della gratitudine. L'anno venturo la gratitudine per gli eroi del 1859 troverà un'espressione nobile e particolarmente tempestiva in occasione del quarantesimo anno di regno di S. M. il Re Imperatore Vittorio Emanuele III, che certo nelle imponenti opere nuove o restauratrici di San Martino della Battaglia vedrà il segno di un amore imperituro verso di Lui e verso la sua Casa gloriosa. Con tale proposito appunto molti enti e mecenati offrirono i mezzi necessari alla Società, e con tale proposito i Conti Tracagni e Bonmartini intendono che la storica loro villa e le case coloniche si presentino in modo degno della grande giornata che fecondò di generoso sangue italiano le zolle dell'immenso campo di battaglia, dove lapidi in bronzo e segni molteplici saranno collocati a ricordo.

Oggi i Musei storici devono essere vivi, palpitanti di vita, e non più delle urne cinerarie, messe in fila; vi si deve risentire la vita del passato, l'anima delle persone, la loro voce. Anche per questa ragione una delle quattro sale del nuovo Museo sarà riservata alle lettere auto-

BATTAGLIA DI SAN MARTINO (24 GIUGNO 1859).

grafe di molti ufficiali e soldati che combatterono a San Martino, nei loro brani più eroici e commoventi. Non meno interessante sarà la sala in cui troveranno posto i deliziosi acquerelli del Bossoli, del Prosdocimi e del Pontremoli, gli stessi artisti che hanno affrescato la cupola e le pareti della Torre. Anche a questa si sono ora estese le cure del Comitato e della Società di Solferino e San Martino, per rimediare ai danni dell'infiltrazione dell'acqua che aveva enormemente danneggiato i dipinti, i quali stanno ora riprendendo il primitivo splendore attraverso il restauro affidato al valente pittore Pescatori, nonché con tutta una serie di lavori diretti dal Col. Bajetta, sopraintendente dei Musei di Solferino e San Martino. Tra poco poi entreranno in opera i miei bravi collaboratori del Museo del Risorgimento di Milano, e tutta quella varia maestranza che, attuando il piano approvato dalla Consulta della «Solferino e San Martino» e particolarmente seguito dal Vicepresidente Conte ing. Carlo Radice Fossati, farà *sbocciare* il Museo per il 24 giugno.

Non sarà trascurata nel Museo la voce del nemico di quei giorni, perché vi saranno esposti alcuni preziosi disegni a colori, ognuno corredato da minuziose spiegazioni, eseguiti per la Relazione ufficiale austriaca sulla campagna del 1859, e quindi anche sulla battaglia di San Martino. Di quest'ultima, se lo spazio non fosse tanto tiranno, sarebbe interessante trascrivere tutta la spiegazione che accompagna il grafico austriaco. Ma non possiamo esimerci dal riportare almeno queste righe conclusive del sesto momento della battaglia, dalle quali risulta che un'ora dopo che i Piemontesi erano stati *battuti dappertutto*, il comandante austriaco ordinava la ritirata e poi un nuovo assalto contro il nemico. L'assalto, a suo dire, riuscì a battere i Piemontesi, mentre poi due ore dopo gli Austriaci furono costretti a sloggiare dalla località detta «Casette» gli ultimi riparti della Brigata Berger: nel frattempo, infatti, i Piemontesi avevano dato i loro formidabili assalti capitanati dal Re Galantuomo, distinguendosi i Generali La Marmora, Cucchiari, Mollard, Gozzani e Ricotti, e gli Austriaci verso le ore 21 ripiegavano in un balenare di uniformi bianche e turchine fra i boschi grondanti pioggia, sotto la luna ridente placida nel cielo non più temporalesco. Dice dunque il documento austriaco inedito:

« Durante il temporale diverse batterie piazzate in pianura aprono un intenso fuoco (però senza recar danno) su Contracania, S. Martino e Ortaglia. Una colonna laterale di Piemontesi, favoriti dal maltempo, riesce a penetrare in una batteria verso S. Donino, e viene però respinta. Lippert e Berger mantengono la posizione; cinque attacchi consecutivi vengono respinti, solamente l'ala destra retrocede un pochino e il nemico penetra nei caseggiati di Casette e Presca; esso però è respinto dal Monte San Giacomo dai reparti Watervliet. Dopo le 6, i Piemontesi vengono battuti dappertutto.

S. M. IL RE VITTORIO EMANUELE II ORDINA ALLA V DIVISIONE L'ATTACCO ALLA BAIONETTA (SAN MARTINO 1859)

« Dopo le $7\frac{1}{2}$ Benedek ordina alle truppe di ritirarsi successivamente e verso le $8\frac{1}{2}$ di sera, per assicurarsi la ritirata, ponendosi in testa ad alcuni battaglioni, dà l'assalto al nemico battendolo. Verso le 9 gli ultimi reparti della Brigata Berger si ritirano da Casette ».

C'è da augurarsi che la creazione del nuovo Museo serva anche ad una finalità nobilmente turistica, cioè a creare nuove strade e ad ampliare quelle che esistono, perché è certo nell'interesse di tutti che questa plaga, la quale ben conosce la tempra dura e tenace del lavoratore italiano, e che è ora chiamata a custodire, oltre a un monumento sacro come è l'Ossario, le cose preziose raccolte nel Museo, sia dotata di belle strade che favoriscano le comunicazioni, l'afflusso delle scuole, dei reparti di truppa, delle falangi della G.I.L., e anche degli stranieri, specialmente di quelli immemori del peso che nella guerra del '59 ha avuto la battaglia di S. Martino, oscurata da quella di Solferino. A questa, non noi certamente, noi Italiani che conosciamo la virtù del sereno riconoscimento dei meriti altrui, che è virtù di forti, non noi negheremo neppure una piccola parte della sua importanza storica. Ma sarà opportuno trovar documentato nel nuovo Museo che la battaglia di S. Martino costò agli Italiani un tributo di sangue immenso in rapporto alla loro forza numerica, perché, come è noto, la vittoria francese fu facilitata dall'abilità e dal valore con cui gli Italiani tennero impegnato il nemico nella zona di San Martino, e l'impeto degli Austriaci sconfitti a Solferino si rovesciò tutto sui Piemontesi, che ebbero nello spazio di poche ore 755 morti sul campo, 336 morti in seguito a ferite, 2967 feriti e 1403 dispersi o prigionieri. Gli Italiani meritarono in quelle poche ore ben cinque medaglie d'oro al valor militare, oltre a quelle conferite alle bandiere del 5° e 6° reggimento fanteria, 80 decorazioni dell'Ordine militare di Savoia, 898 medaglie d'argento e 1198 menzioni onorevoli, che corrispondevano alla attuale medaglia di bronzo.

È facile prevedere, dall'intensificato numero dei visitatori di questi ultimi mesi, che affluiscono in ragione di oltre 3000 al mese, che San Martino della Battaglia, opportunamente collegato con la Gardesana, sarà tra poco una delle mete più suggestive e frequentate dalle Associazioni d'ogni tipo e dai visitatori isolati, e che, appunto in vista di tale forte numero di visitatori, le ferrovie dello Stato troveranno opportuno concedere maggior numero di fermate ai treni della linea Milano-Venezia, distando la Torre, l'Ossario e il Museo un dieci minuti di strada dalla stazione. Per le rinnovate ampie strade sfileranno celeri, nei giorni festivi, gli automezzi, fra i boschi e i prati della zona sosteranno i giovani dell'Italia nuova, le musiche si tramanderanno gli inni della Patria e per le rampe della Torre, nelle luminose Sale del Museo, i giovani, ammi-

UNA MADRE VENEZIANA AL CAMPO DI SAN MARTINO (1859).

(Stampa popolare)

rando le armi, le belle uniformi multicolori, i luccicanti elmi di cui andarono un giorno sì fieri i nostri avi, rivivranno le ore eroiche di un passato tanto lontano, ma pur così vicino allo spirito. Ma nei giorni feriali, silente ogni rumore di folla, i visitatori saranno di altra natura, desiosi, soprattutto, di abbandonarsi alla suggestione che emana da quel singolare complesso di cose care al ricordo e al cuore di ogni Italiano. Molti chiuderanno certo il loro pellegrinaggio entrando nella Chiesetta dell'Ossario, sul cui frontale balenano con miti raggi i mosaici della bella scuola veneziana. Il tempietto raccoglie i teschi e le ossa dei gloriosi combattenti del 1859, che dalle cave occhiaie sembrano succhiare l'anima smarrita dalla pietà stessa dei visitatori e suggerire, anche ai viventi, slanci di gratitudine profonda per la Società di Solferino e San Martino e per il suo continuatore che è l'Istituto del Risorgimento, nonché per coloro che, come l'ing. Antonio Lechi, la Consulta del Comitato e i collaboratori di essa, hanno generosamente opera, energia, pensiero e fede per la realizzazione di una iniziativa veramente degna dell'Italia Imperiale, la quale procede, magnifica di ardimento e di saggezza, con la fiaccola del ricordo, della tradizione e della gratitudine verso i fratelli caduti lungo l'aspro, ma glorioso cammino.

ANTONIO MONTI

USI E COSTUMI DEL POPOLO ALBANESE

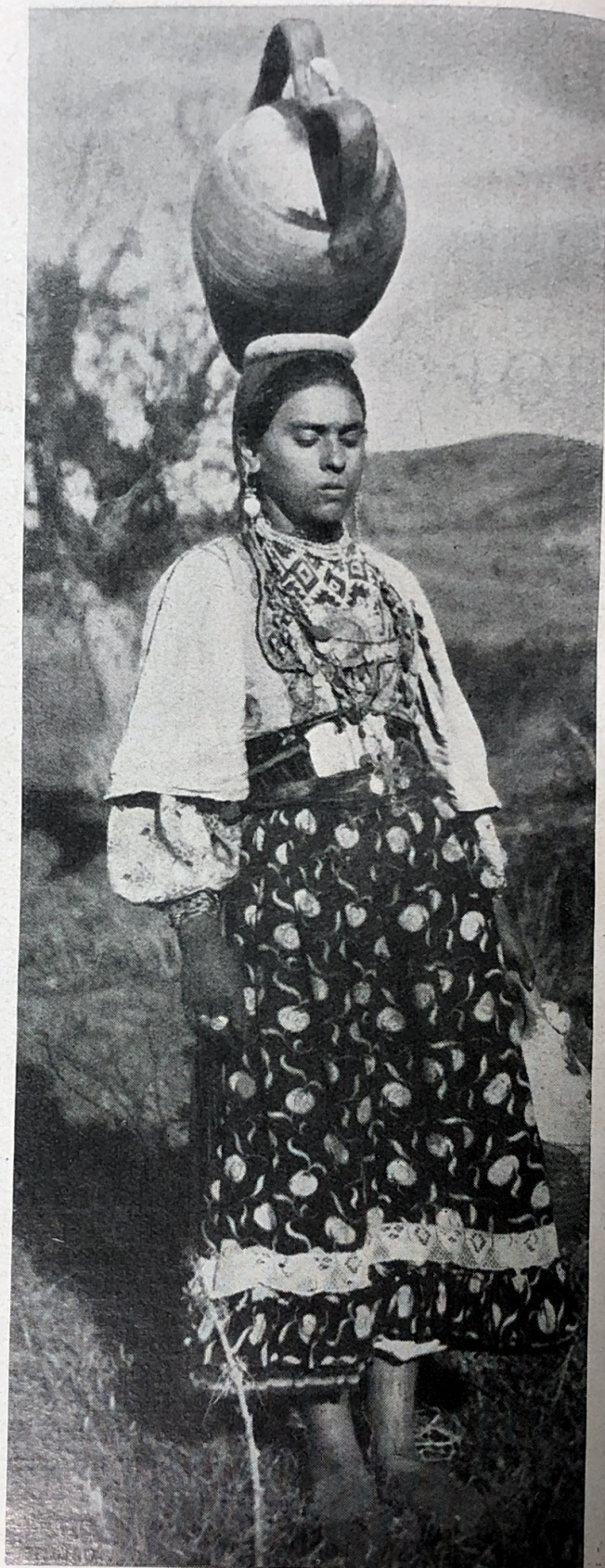
Un Paese e un Popolo che vanno rapidamente ascendendo da uno stato di isolamento e di abbandono ad uno stadio di vita civile. Roma, che in antico si aperse fra queste genti la via dell'Oriente, torna fra loro agli albori della nuova êra imperiale, per farne una forza attiva e disciplinata nel quadro delle libertà fasciste.

Alla lontana primavera del 1444, che vide il popolo albanese miracolosamente unito nella stessa volontà di rinascita sotto la guida di Scanderbeg, fa riscontro questa diciassettesima primavera dell'Era fascista, che ha portato a Roma la corona dell'Eroe.

Al grido di Alessio ha risposto l'Italia, e definitivamente; onde, sulla strada legionaria co[illegible] per congiungere Roma a Bisanzio e su [illegible] marciarono gli eserciti di Marco Antonio, di Cesare e di Pompeo, rombano oggi i nostri carri [illegible] e balenano le ombre dei nostri velivoli. [illegible] passo di Roma s'è fatto volo e, se per co[illegible] la via Egnazia, da Apollonia a Costanti[illegible] alla Repubblica romana occorsero, come [illegible] ben 400 anni, oggi, alla Roma di Mussolini un tempo relativamente breve sarà sufficiente per trasformare il volto dell'Albania. Sarebbe più esatto dire i volti: in quanto che, forse, pochi popoli presentano una varietà di razze, di usi e di costumi come l'albanese, con diversità folcloristiche accentuate non solo da regione a regione, ma persino da tribù a tribù.

Per fisico e per temperamento l'Albanese del Nord si differenzia assai da quello del Sud; più alto e dignitoso, più mascolino e taciturno, più fanatico e pastorale il primo, meno irriflessivo e quindi più evoluto il secondo. Ma li accomuna la nobiltà del portamento, il rispetto per la donna, la fierezza patriottica, lo spirito guerriero, il sentimento dell'onore, il dovere sacro dell'ospitalità. E... l'uso del *qeleshe*, il fez bianco!

Pur tuttavia, mentre all'apparenza sembrano sbrindellati e frolli, gli schipetari, rivestiti di una uniforme, muniti di un'arma, inquadrati da una disciplina, sanno battersi. Forse non sanno far altro, dai tempi di Omero in poi. Chi legge attentamente l'*Iliade*, per esempio, si accorge a un certo punto che i soli Greci che si battono

DONNA ALBANESE CHE, ALL'USO DELLE ANCELLE DI NAUSICAA, PREME COL PIEDE NUDO I PANNI DA LAVARE. (*Fot. R. Michelesi*)

GIOVANE POPOLANA ALBANESE. (*Fot. R. Michelesi*)

Lo spirito guerriero è la caratteristica essenziale dell'Albanese: spirito guerriero all'antica, di chi comprende la guerra più come una grande avventura che come una impresa collettiva, organizzata per fini ideali. L'ha constatato in un recente articolo anche Giovanni Ansaldo, osservando che è inutile esigere da un paesano della Mirdizia e della Malacastra, o dai popolani che prendono il sole nei caffeucci o passano le giornate accoccolati sulla porta di casa, arrotolando eternamente la sigaretta sul ginocchio, la lunga pazienza, la meditata diligenza dei nostri contadini e operai.

VERSO LA FONTE, PER LA QUOTIDIANA PROVVISTA D'ACQUA...

sono gli Achei dell'Epiro, compaesani di Omero, che molti opinano essere gli Albanesi.

Scrive l'Ansaldo:

« Naturalmente, un popolo con questa mentalità e demograficamente esiguo come l'albanese, lasciato a se stesso conclude ben poco. La sua attività non può mettere capo ad altro che delle interminabili guerre civili, da tribù a tribù, da famiglia a famiglia.

« Viceversa, un popolo siffatto può render molto quando esso sia associato a qualche grande organismo politico, a qualche impero militare che offra ai suoi figli più animosi un vasto teatro di azione, e delle ampie possibilità di distinguersi e di brillare sul campo di battaglia. E la vocazione storica dell'Albania è stata sempre precisamente questa: di offrire ai grandi Stati militari dei soldati avventurosi ed arditi. L'Albania, d'istinto, ha sempre cercato questo ».

Tipico segno di così vivo spirito guerriero, il ragazzo schipetaro (da *Shqipnia*, paese delle rocce, o delle aquile), appena raggiunge i 15 anni diviene padrone di un fucile, e con l'arma acquista il diritto di offesa e difesa. Tanti fucili quanti uomini, presso le tribù settentrionali dei Gheghi; e spesso, sempre meno spesso, invero, questi grandi fanciulli, pastori sognanti

SERENA FANCIULLEZZA CHE ATTENDE LE GENEROSE PROVVIDENZE FASCISTE.
(*Fot. R. Michelesi*)

LA TIPICA CASA ALBANESE DAL TETTO SPORGENTE E DALLE MOLTE FINESTRE. *(Arch. fot. C. T. I.)*

di greggi meravigliose, escono a notte alta dalle loro capanne di graticci per insidiare le ricchezze altrui sotto i prònubi auspìci della Luna. La pallida Luna sogguarda dal cielo incantato il montanaro che la invoca arbitra del suo gioco audace: domani egli racconterà alle donne e ai figli l'astuta frode, aggiungendo così un altro capitolo alla leggenda della sua stirpe.

L'Albania montagnosa del Nord è forse l'interpretazione più genuina e tradizionale della vecchia Albania. Indro Montanelli la dice piuttosto «un'Albania al di fuori del [illegible] né giovane; un'Albania [illegible], [illegible] vent'anni, [illegible] e da allora in poi non è [illegible]. Da allora vive nell'ingenuità di questa felice giovinezza, ignara di tutto, piena delle virtù e dei difetti comuni a ogni giovinezza, nella quale anche i difetti sono virtù». Fra le tribù melissore ci si sente infatti trasportati in un altro mondo, dove il metro dei valori è diverso, diverso il perno su cui ruota la vita di ogni giorno.

Più a mezzogiorno e lungo la marina questi caratteri si modificano: il pastore si fa contadino o commerciante, la razzìa non è che un ricordo lontano, l'incantesimo del plenilunio, sull'anima meno primitiva, non ha più fascino alcuno.

Tutto, cambiando il clima, si fa più fermo, pratico, occidentale; ma resteranno intatte quasi

ovunque due caratteristiche del temperamento albanese: il sentimento dell'onore e il rispetto dell'ospite.

Il primo, inteso in senso assoluto e primitivo, tralignò, alle lontane origini di queste tribù montanare, nella vendetta del sangue (*ahmagja*), vero flagello sociale, ormai quasi completamente debellato.

Esso consisteva, come dice la parola, nel lavare l'offesa nel sangue nemico: da qui l'omicidio per vendetta. E sebbene il canone (*Kanun*) di Alessandro Ducagino ammettesse il compenso dell'offesa con l'offerta del peculio, l'Albanese, specie il montanaro nordico, preferiva seguire l'istinto e far giustizia sommaria del nemico. Nel caso poi che la vendetta non potesse essere compiuta dal padre, questi la lasciava in retaggio ai figli e ai figli dei figli, senza limite di tempo, finché il sangue non fosse stato versato. Da quel momento, a vendetta compiuta, l'omicida spingeva il rispetto per il nemico al punto da non attraversare più il suo villaggio, né passare innanzi alla sua casa.

VECCHIAIA SALDA E LABORIOSA DELLA DONNA ALBANESE. *(Fot. R. Michelesi)*

Si deve dire, però, che prima ancora delle disposizioni legislative recenti, sempre più severamente applicate, a temperare la ferocia di tradizioni dovute alla mancanza di una giustizia regolare bastava la *besa*; la *besa*, o tregua, si concedeva comunemente per un anno, e veniva, per intercessione di amici di ambo le parti, a interrompere il corso della vendetta del sangue; se poi il nemico era sotto la protezione d'un terzo, foss'anche una donna o un bambino, esso non poteva ricevere offesa alcuna, e i due nemici, incontrandosi, si davano, in questo caso, il bacio della pace, cui seguiva un grande banchetto, al quale erano invitati tutti coloro che avevano partecipato alla riconciliazione. Come ovvio, era l'offensore che si recava alla casa dell'offeso, con doni di agnelli e di montoni.

S'intende subito quale importanza abbia assunto la *besa* nella vita pubblica e privata del popolo schipetaro: era un freno posto alla violenza degli istinti, violenza che talvolta manteneva intere tribù in stato di guerriglia per decine d'anni, causando emigrazioni impreviste e dannose. Provvidenzialmente questa nobile istituzione nazionale è stata sempre considerata dall'Albanese come una legge divina e messa in pratica con religioso fervore, tanto che l'offesa più grave che possa infliggersi ad uno Schipetaro, specie se delle montagne, è quella di chiamarlo *pa besë* (senza fede), poiché l'individuo che non rispetta la parola data sino al sacrificio della vita, è, per l'Albanese, un vile, un disonorato.

Oggi la *besa* conclude definitivamente una triste parentesi di odio e di inimicizia. Nel passato, anche recentissimo, essa non era, come ho detto, che una tregua, al termine della quale la

L'ARATRO RUDIMENTALE DELL'AGRICOLTORE SCHIPETARO.

(*Fot. R. Michelesi*)

[illegible] MONTANARO ALBANESE.

(*Fot. R. Michelesi*)

PROBABILI OSPITI – PER VOLERE DEL DUCE – DELLE NOSTRE COLONIE ESTIVE... (*Fot. R. Michelesi*)

vendetta del sangue doveva compiersi, come si compie un sacrosanto dovere; allora soltanto l'odio si estingueva, annullando persino il ricordo della causale del misfatto: l'omicida fuggiva pei monti come una bestia inseguita, perché sapeva che la vendetta avrebbe continuato il suo corso. Fuggiva la morte certa, ma senza rimorso. E trovava facilmente un asilo. La prima capanna incontrata era la salvezza.

Perchè dall'antica Grecia è venuto all'Albania il senso sacro dell'ospitalità, conservatosi incorrotto attraverso i secoli, specie nel Nord.

Basta soffermarsi presso una soglia per essere bene accolti e ben trattati. Così nelle povere capanne come nelle *kulë*, che talvolta sono veri fortilizi con muraglie massicce, presso le tribù dei Mirditi, dei Mati, dei Liuma, come presso i *clan* dell'Acroceraunia e del Curvelesh, nei villaggi dispersi come nelle città fiorenti, ovunque, in Albania, l'ospite è sacro: « la casa dell'Albanese è di Dio e dell'amico ».

I Gheghi e i Toschi, tanto diversi fra loro, coincidono anch'essi in questa virtù nazionale; onde in molte regioni dell'Albania si ripete per l'ospite l'ineffabile gesto di Maria Maddalena per Gesù Cristo; e sarà la padrona di casa, oppure la più giovane delle donne sposate, che laverà i piedi dell'ospite prima ch'egli si corichi.

Anche la legge tradizionale secondo la quale « l'ospite è sacro » è stata codificata dal Ducagino, contemporaneo e consigliere di Scanderbeg, nel *Kanun*, un codice che sta fra il poema, il digesto e una raccolta di proverbi popolari. Rimasto orale fino a pochi anni or sono e tramandato religiosamente di padre in figlio, esso è talmente radicato nelle coscienze degli Schipetari da sfidare vittoriosamente la concorrenza della riforma legislativa del nefasto regime di Zogu.

In Albania, i figli, quando vanno a nozze, non si allontanano dalla casa paterna, ma vi conducono la sposa, che rimane soggetta all'autorità del padre del marito e, alla morte di questi, del più anziano, cosicché non è raro trovare famiglie di 25 o 30 membri, col carattere della *gens* romana e con la prevalenza del vincolo agnatizio. Come conseguenza di ciò, si ha fra gli Schipetari una sopravvivenza dell'antica tribù, costituita dall'associazione delle *gentes* e retta dall'assemblea dei capi di famiglia.

Questo consiglio degli anziani, depositario della giustizia, emana le sue sentenze in luoghi sacri e il suo rituale, antichissimo, è solenne, impressionante. Alla base del giudizio è il *Kanun*.

La posizione della donna nella famiglia è privilegiata: essa, nell'interno della famiglia, è padrona di casa nel senso più ampio e gentile della parola; a lei vengono affidati i lavori più pesanti della campagna e della montagna, non

LA CARATTERISTICA FUSTANELLA PIEGHETTATA DEGLI EPIROTI.

per mancanza di rispetto, ma perché l'uomo è pastore guerriero, sempre pronto alla difesa armata della famiglia e della tribù.

La donna albanese è generalmente bella, intelligente e prolifica: la sua vita è sacra. Per questo agisce spesso da paciera, andando presso i nemici, senza tema di essere offesa.

Essa è anche arbitra, in un certo qual modo, del suo destino matrimoniale, inquantoché se le viene imposto un vincolo che non può accettare, può votarsi alla castità, sicura d'esser poi trattata con grande rispetto per tutta la vita.

I rapporti fra sposo e sposa, fra madre e figli, sono illuminati da un sentimento profondo, l'amore; un amore che non trae però dai sensi la sua forza, ma da un'intimità solidale, derivante dalla persuasione di doversi reciprocamente spalleggiare e difendere. Per ciò non se ne parla e nelle canzoni a tutto si accenna – sangue, razzie, duelli, vendette –, non mai all'amore. Mai l'Albanese ti fa menzione della sua donna. I suoi sentimenti li tiene sepolti nella propria anima, inespressi e forse inesprimibili. Ma ama la sua sposa, l'ama per tutta la vita, ed ama i figli, con esigente severità, al punto da decidere, arbitro assoluto, anche del loro matrimonio.

Altra virtù nazionale dell'Albanese è la frugalità: pane di mais, aglio, cipolle, pàprica, formaggio, acqua fresca sono il pasto del montanaro. Verso il Sud e presso i più agiati il pane si fa di grano o di riso, si mangia nelle solennità l'agnello e il montone, poche uova, un po' di miele, qualche erbaggio, qualche frutto. Si può dire esattamente che lo Schipetaro mangia soltanto per vivere, e consuma il pasto alla svelta, il più delle volte seduto per terra a gambe incrociate, davanti alla tavola bassissima e rozza. Ma per l'ospite, anche l'Albanese più povero tiene in serbo il vino, il miele, l'acquavite, magari fabbricata in casa con le susine e i residui del miele. E se la famiglia è agiata, s'imbandisce addirittura un festino, si sacrifica all'ospite l'agnello, si prepara il *pilaf*, pasticcio di riso condito col grasso di montone; si offrono liquori, si pasteggia col vinetto asprigno del paese. Parenti ed amici rallegrano la mensa, l'ospite è al posto d'onore; a lui convergono sguardi e cortesie; gli sarà poi riservata la migliore stanza ed il miglior giaciglio.

Questo assoluto rispetto dell'ospite trasforma anche il più rozzo montanaro albanese in un amico devoto e la più umile ròcca in un asilo confortevole e sicuro. Né l'ospitalità s'attenua per variare di religione, perché è essa medesima una religione.

E forse per essere già l'anima primitiva di questa gente così tenacemente legata alle tradizioni non è stato possibile ad alcuna delle religioni importate di prevalere nettamente.

Musulmani, cattolici e greco-scismatici si alternano e si sovrappongono in zone trasversali dal Nord al Sud. La chiesa di Roma domina la Malissia, la *Montagna* propriamente detta, infiltrandosi a cuneo nel cuore dell'Albania fino a levante di Tirana. Ma nonostante l'apostolato secolare dei suoi missionari francescani, il fulgido esempio dei suoi vescovi, il sangue purissimo versato dai suoi martiri, la coscienza religiosa, specie nell'Albanese nordico, non è molto sveglia. Egli è forse più credulone che credente, più fanatico che convinto; un fanatico permaloso, pronto ad abiurare al primo malinteso.

Questa scarsa profondità della coscienza religiosa permette curiose amalgame nella stessa famiglia e persino nello stesso individuo, per cui non si sa bene dove finisca il cristiano e cominci il musulmano, e quale delle due coscienze possa reagire al momento opportuno.

UN PRETE GRECO-SCISMATICO. (*Fot. R. Michelesi*)

Per altro, alle tre confessioni religiose, una quarta se ne aggiunge: il *begtascismo*, spontanea emanazione dell'anima albanese più evoluta.

Quasi tutti gli Albanesi musulmani, da Croia ad Argirocastro, sono dei *begtascì*, ed in questa zona frequenti appaiono le *techie* (monasteri) dei *dervishi*, che trasformano questi loro possessi fondiari, spesso estesissimi, in fiorenti aziende agricole.

Allora al viandante appare una casa bianca, bassa, quadrata, seminascosta nel folto di ortaglie e frutteti lussureggianti. Di solito, un viale di meli e di albicocchi – i frutti preferiti dai *begtascì* – conduce al monastero, la cui porta è sempre aperta, giorno e notte.

L'Albanese *begtascì* è panteista, ammette la metempsicosi e predica l'uguaglianza di tutte le religioni; ha preghiere sue proprie, non respinge la carne di maiale, ma quella di lepre, e beve liquori. Anche in passato lasciava uscir di casa le donne non velate. È da tutti considerato persona di levatura morale superiore alla comune; ci si aspetta da lui saggezza, prudenza, liberalità. Ma anche nell'apparenza il *begtascì* ama distinguersi dal resto del popolo: capelli corti, lunga barba fluente, càmice bianco, stretto in vita da una cintura arabescata, sopravveste bianca oppure verde, cappello (*fez*) di forma cilindrica, della stessa stoffa e colore. Una collezione di pugnali dalla guardia finemente cesel-

TIPO DI CONTADINA ALBANESE (*Fot. R. Michelesi*)

SOSTE AL SOLE, DINANZI ALLE BOTTEGHE DI VALONA.

(*Fot. R. Michelesi*)

lata gli sta infissa nel cinturone e un pesante orecchino a cerchio gli allunga il lobo dell'orecchio destro. Non lo si può confondere, e questa differenziazione dal prossimo è forse il solo peccato di superbia che gli si possa imputare. Del resto, questa apparenza inconfondibile e nobilissima serve a qualche cosa: nella folla d'un bazar, ad esempio, ove ben difficile sarebbe per lo straniero indirizzarsi a qualcuno senza tema di sbagliare, il *begtascì* salva la situazione: egli è là, imponente come un patriarca, e la sua parola sarà quella giusta. L'orecchino pendulo, che gli ha lacerato ormai quasi totalmente il lobo dell'orecchio destro, sta forse a bilanciare la fragile molla del cuore?

Ma davvero non v'è luogo più propizio d'un bazar per godere il caratteristico spettacolo delle varietà folcloristiche albanesi.

Scendono a questi chiassosi e multicolori mercati cittadini uomini e mercanzie d'ogni razza e qualità: Rumeni, Valacchi si confondono a Serbi, Zingari, Greci e Bulgari. Ci trovi il Tosco, mercante astutissimo, e l'austero, aristocratico Mirdito; ogni villaggio e ogni tribù ha quivi il suo rappresentante; il turbante del Barbarish s'incontra col cappello a pan di zucchero della donna di Delvino; i corti pantaloni e la tipica giacca dalle vuote maniche pendenti dietro il dorso si alternano alle « fustanelle » pieghettate e ai boleri frangiati; le bellezze albanesi, velate o senza velo, passano e ripassano nei fastosi costumi arabescati d'argento e d'oro, ricchi d'alamari e di monete sui candidi lini e sulle sete sgargianti dei càmici e dei pantaloni ricchissimi, serrati da incrostazioni metalliche alle caviglie. Intanto i mercanti distendono sui tappeti le loro merci; i marocchini rossi e gialli di Scutari, Dibra e Giannina si sventagliano accanto alle pregiate cesellature e alle filigrane incantevoli di Prizren – la culla dell'oreficeria illirica moderna – e di Ipek; i ricamatori nordici espongono i drappi d'oro e di seta, le donne di Giacova offrono le passamanerie e i bottoni, belli come corolle, mentre quelle di Bitolia ti fanno ammirare le loro stoffe di pura lana, tessute a mano sui telai primitivi.

L'Albanese è orefice e cesellatore di gusto squisito, ma mentre l'arte di lavorare l'oro e l'argento è dote di pochi individui e di pochi centri, l'applicazione ai mestieri, per la costru-

FAMIGLIA DI CONTADINI SCHIPETARI.

(Fot. R. Michelesi)

zione di primitivi ma geniali strumenti d'uso domestico, è comune alla grande maggioranza del popolo.

L'Albania e gli Albanesi si stanno ora profondamente trasformando.

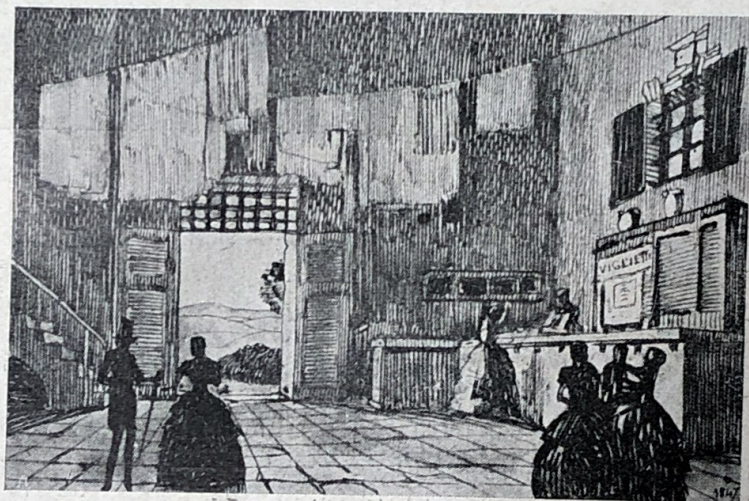
La penetrazione italiana, sebbene in questi ultimi anni aspramente contrastata dal malgoverno e dagli intrighi di Re Zogu, ha già influito in misura notevole sugli usi e i costumi del fierissimo popolo, il quale ha sempre ammirato e assecondato la formidabile opera di incivilimento promossa dai nostri connazionali: sacerdoti, maestri, ingegneri, lavoratori. Gli Albanesi sanno che l'Italia è stata loro amica nei secoli. Da Durazzo a Tirana, da Alessio a Santi Quaranta, sulle aspre montagne, sulle ardue sponde rocciose, nelle piane acquitrinose una volta funestate dalla malaria, tecnica, braccia, capitali italiani hanno costruito strade, porti, acquedotti, impresso orme profonde della civiltà, del diritto, della tradizione di Roma imperiale. Dopo l'unione indissolubile dell'Albania all'Italia, Roma, continua ora la grande missione redentrice, portando anche sulle montagne impervie la luce di una vita più civile, trasformando le capanne di fango in case di pietra, le feritoie delle ròcche in ampie finestre, raggruppando le abitazioni disperse, avvicinando le tribù e congiungendo i villaggi fra loro con comode strade, rimboschendo i monti, bonificando le valli paludose, imbrigliando le acque, frugando le miniere, aprendo scuole e ospedali. Il carro tirato dal bufalo e la macina girata dall'asino avranno il loro motore, ogni campo avrà il suo aratro, ogni uomo il suo lavoro produttivo e il suo pane.

Né ci dorremo se, a contatto della civiltà, lo smagliante folclore schipetaro perderà qualche suo barbaglio orientale, se al senso omerico della vita si sostituirà quello romano ed eterno. E sarà gloria mussoliniana anche la rinascita del popolo d'Albania, il quale troverà nelle sue intime virtù essenziali la forza di risorgere per mostrarsi degno della rinnovata fraternità del popolo italiano e dell'êra di pace e di prosperità che l'Italia, assumendo in faccia al mondo l'impegno di difenderne l'indipendenza e il progresso, gli ha assicurato per sempre.

ICILIO BIANCHI

INGRESSO DELLO « STABILIMENTO LORENZO BERZIERI »...

SALSOMAGGIORE

CENTO ANNI DI CURE TERMALI 1839-1939

... E VESTIBOLO DEL PRIMO STABILIMENTO DI BAGNI DI SALSOMAGGIORE, APERTO DA LODOVICO ROCCA NEL 1847.

Fino ad un secolo fa la borgata di Salsomaggiore godeva d'una sua particolare notorietà per la produzione del sale da cucina: l'acqua salsa, fornita dai pozzi rudimentali disseminati nel territorio, veniva evaporata in ampie «padelle» di primitiva fattura sino a precipitazione del sale che, estratto e prosciugato, era posto in commercio (1).

Questa industria era di remotissima origine, poichè le prime notizie di essa sembrano risalire ad oltre due secoli [illegible] risulta [illegible] non fossero utilizzate per altro scopo, a differenza di acque minerali consimili – anche in località non lontane – che già da secoli erano conosciute per le loro virtù salutari e perciò largamente usate come mezzo terapeutico.

A Salsomaggiore le benefiche cure con l'acqua minerale salsoiodica vennero iniziate solo

---

(1) « ... multi ac multi adsunt putei antiquissimi, a diversis suis sumptibus fabricati, ex quibus continue hauriuntur aquae salsae, quae in vasis aeneis infusae, ignis ardentibus per coctionem consumpto liquore, densantur, ac refrigeratae colligitur sal in maxima quantitate». (*Hieronimus Zunthus*, di Parma, 1615).

LORENZO BERZIERI.
(*Fot. Preti*)

GIOVANNI VALENTINI.
(*Fot. Preti*)

nel 1839, per opera del medico condotto del paese, il dott. Lorenzo Berzieri.

Nella primavera di quell'anno, il Berzieri fu chiamato a visitare una bambina – ricordiamone il nome, Franchina Ceriati – malata da tre anni di una « spina ventosa » al piede destro, tumefazione ulcerata che interessava i tessuti molli e le sottostanti ossa del metatarso. Di fronte a quella forma torpida e ribelle ad ogni cura, il medico pensò che i bagni di mare sarebbero stati assai giovevoli, ma le strettezze in cui vivavano i Ceriati impedivano che la Franchina vi fosse inviata.

Rifletté allora il Berzieri alle analogie esistenti fra l'acqua marina e quella di Salso, ricche entrambe di cloruro di sodio, sebbene in proporzione diversa, per concludere che convenisse tentare la prova con quest'ultima. Però, invece dell'acqua minerale egli scelse l'*acqua madre* residuante dalla fabbricazione del sale, perché « più carica di iodio, di bromo e d'altri corpi minerali », e dopo averne abbassata la densità press'a poco a quella dell'acqua di mare, cominciò a farvi fare i bagni alla Franchina. Era la metà di giugno e la cura durò sino al 13 luglio, con venticinque bagni, dei quali il Berzieri elevò gradatamente la densità, iniziata a 4°,5 Baumé, sino a 7°. Un miglioramento sensibile della piccola inferma non cominciò a verificarsi che dopo un mese, tanto nelle condizioni generali che nella lesione locale: la tumefazione diminuita e meno dolente, i movimenti del piede più agevoli. Il miglioramento andò progressivamente accentuandosi, sino a « fare passi giganteschi » dopo il terzo mese, di guisa che il Berzieri poté constatare, alla fine di dicembre, che la malata era perfettamente ristabilita « con la cicatrizzazione completa della piaga del piede ». (La Ceriati visse in piena salute sino all'età di oltre ottant'anni).

Questa prima cura – che è il punto di partenza della terapia salsoiodica di Salsomaggiore, sviluppatasi successivamente con rapidissima fortuna – è descritta dal Berzieri in una sua memoria, nella quale sono narrate con eloquente semplicità le meditazioni che lo indussero, pure fra spiegabili titubanze iniziali, a tentarla e che costituivano – possiamo ben riconoscerlo oggi – una vera e propria divinazione; e le osservazioni che egli andava facendo giorno per giorno, esposte limpidamente in quel suo scritto memorabile, che non si legge senza un profondo sentimento di ammirazione, lasciano trasparire la ferma fiducia nel successo che non avrebbe tardato a coronare la giustezza delle sue previsioni, come infatti avvenne.

La guarigione della piccola Franchina ebbe un'immediata e larghissima eco e da illustri medici dell'Università di Parma vennero al Berzieri assidue esortazioni a continuare con coraggio

LO STABILIMENTO LORENZO BERZIERI.

(*Fot. Galimberti*)

per la via così felicemente intrapresa, onde nell'anno seguente egli poté curare altri otto casi con risultati egualmente favorevoli, da lui man mano riferiti in pubblicazioni, a profitto degli studiosi.

Ma alla metà del 1841 il Berzieri dovette lasciare Salsomaggiore, perché trasferito a Borgo S. Donnino (oggi Fidenza) come medico del ricovero di mendicità. Scriveva egli in quell'occasione: « A me è doluto non poco il dovere abbandonare Salso, ove avevo cominciato con fervore questo novello studio, al quale avrei desiderato dedicarmi totalmente. Malgrado la mia rimozione da Salso, non pongo, né porrò in dimenticanza quella pianticella di cui io ho gettato il primo seme, il cui rigoglio non può ormai venirle meno ».

Lorenzo Berzieri fu poco dopo, dal Governo ducale di Parma, nominato direttore delle Terme solforose di Tabiano, ove rimase per oltre 40 anni. Esonerato dal servizio per la tarda età (egli era nato a Besozzola, frazione di Pellegrino Parmense, il 5 dicembre del 1806), lasciò Tabiano nel 1884: ridotto all'indigenza, dovette accettare un piccolo impiego in una agenzia del lotto a Lucca, dove morì ottantenne. La sorte dei precursori non è sempre quella che si sarebbero meritata...

Fortunatamente, dopo la partenza del Berzieri da Salsomaggiore l'opera da lui iniziata trovò un degno continuatore nel dott. Giovanni Valentini, successogli come medico condotto. « Fu mio pensiero – egli scriveva – di intraprendere uno studio pratico sulle acque minerali di Salso, per ciò che riguarda la terapia, prendendo a norma le poche osservazioni che l'ottimo mio antecessore ed amico dott. Berzieri aveva pel primo l'anno innanzi istituite... ». Per cinque anni il Valentini fece le cure balneari nella propria abitazione e queste ottennero tale « prospero successo », che nel 1847 il maestro Lodovico Rocca otteneva dal Governo ducale la concessione di aprire un piccolo stabilimento con 4 vasche, del quale il Valentini era nominato ispettore.

Le tappe dell'ascensione si accelerano. La fama delle cure si estende rapida anche alle regioni vicine, il concorso dei malati aumenta ad ogni stagione. Nel 1850 il conte Adhémar, concessionario delle saline, impiantava nell'edificio di queste un nuovo stabilimento che in due anni giunse a 12 camerini da bagno. Subentrato nella concessione il marchese Guido Dalla Rosa, di Parma (mentre il Governo ducale cadeva nel 1859), questi ampliava lo stabilimento migliorandone l'attrezzatura, e dal Governo Italiano v'era confermato a medico il dott. Valentini, che vi rimase fino al 1874. Caduto anch'egli in grandi strettezze, dopo nove anni riuscì ad ottenere dal Governo una pensione annua di L. 239,80. Come per Luigi Berzieri, gli ultimi anni del secondo artefice di quelle cure che dovevano conquistare una fama mondiale, non furono allietati da sorte benigna.

Intanto al primo stabilimento – chiamato *Stabilimento Vecchio* – divenuto insufficiente, il Dalla Rosa ne aggiungeva un secondo – lo *Stabilimento Nuovo* – inaugurato nel 1883. Di pari passo era seguita l'organizzazione recettiva di Salsomaggiore, che da modesta borgata si avviava, per sicuro cammino, a diventare quella che oggi è una delle massime stazioni di cura del mondo.

Un nuovo rilevante progresso veniva realizzato nel 1895 per opera dell'ing. Giuseppe Magnaghi – altro poderoso artefice dello sviluppo di Salsomaggiore – con l'apertura delle Terme omonime, che in quel tempo rappresentavano l'ultima parola dell'attrezzatura e della tecnica termale.

Ma ad una svolta decisiva si arrivava nel 1913. All' impulso irresistibile ormai assunto dalla stazione ed ai bisogni delle ognora crescenti clientele, i mezzi di cura consentiti dai tre stabilimenti non corrispondevano più adeguatamente e sotto certi aspetti si rivelavano antiquati. Onde, in virtù d'apposita legge, lo Stato procedeva al riscatto dell'azienda Dalla Rosa, riservandosi inoltre il diritto di rilevare anche

SALSOMAGGIORE. *(Arch. fot. C.T.I.)*

UNA VECCHIA FABBRICA DI SALE A SALSOMAGGIORE.

le Terme Magnaghi, come infatti fece più tardi, nel 1917. S'iniziò così la gestione statale, per il tramite d'una grande Azienda autonoma controllata dal R. Demanio, la quale, con larghi mezzi e con sicura visione degli sviluppi futuri, intraprese il riassetto radicale delle Terme e delle connesse attività industriali. Come necessità immediata, venne subito dato principio alla costruzione di un grandioso stabilimento, inserito sul *Vecchio*, al quale andò gradatamente sostituendosi; e nel settembre del 1914 se ne apriva al pubblico un'ala. Scoppiata la guerra, la costruzione continuò tra difficoltà immense di mano d'opera e di materiale, vinte una ad una con lavoro aspro e tenacissimo, e nel 1918 una seconda ala entrava in funzione. Negli anni seguenti sorgeva la parte più grandiosa della mole, il corpo frontale con l'ala mediana, e lo stabilimento, compiuto nel 1922, era inaugurato solennemente il 27 maggio 1923. Il superbo edificio veniva intitolato, su proposta dello scrivente – che allora dirigeva l'Azienda statale – al nome di Lorenzo Berzieri, quale degno monumento alla gloria imperitura del modesto e pur grande pioniere.

Nel 1923, dopo un decennio di intensa attività riorganizzatrice e riformatrice, da cui ogni settore dell'Azienda ricevette vigoroso incremento, lo Stato la trasferiva nuovamente in concessione all'industria privata, sotto la sua diretta vigilanza. Questa gestione durò sino al 1933 e fu segnata dalla realizzazione di nuove iniziative, che diedero ulteriore cospicuo impulso al ramo terapeutico ed al ramo industriale dell'Azienda; fra esse l'apertura di due grandi alberghi termali – intitolati a Giovanni Valentini, continuatore del Berzieri, e al prof. Edoardo Porro, l'illustre scienziato tra i più benemeriti delle cure idrominerali salsesi –, la perforazione di altri pozzi d'acqua minerale, la costruzione d'un grande acquedotto, quella dello stabilimento chimico-industriale e quella di un luogo di ritrovo e di svago, il Poggio Diana.

Alla metà del 1933 lo Stato riprese le redini dell'ormai gigantesca Azienda, dandole una gestione autonoma a tipo industriale, che l'ha por-

UNA VECCHIA POMPA PER I POZZI.

POGGIO DIANA: LA PISCINA. *(Fot. Preti)*

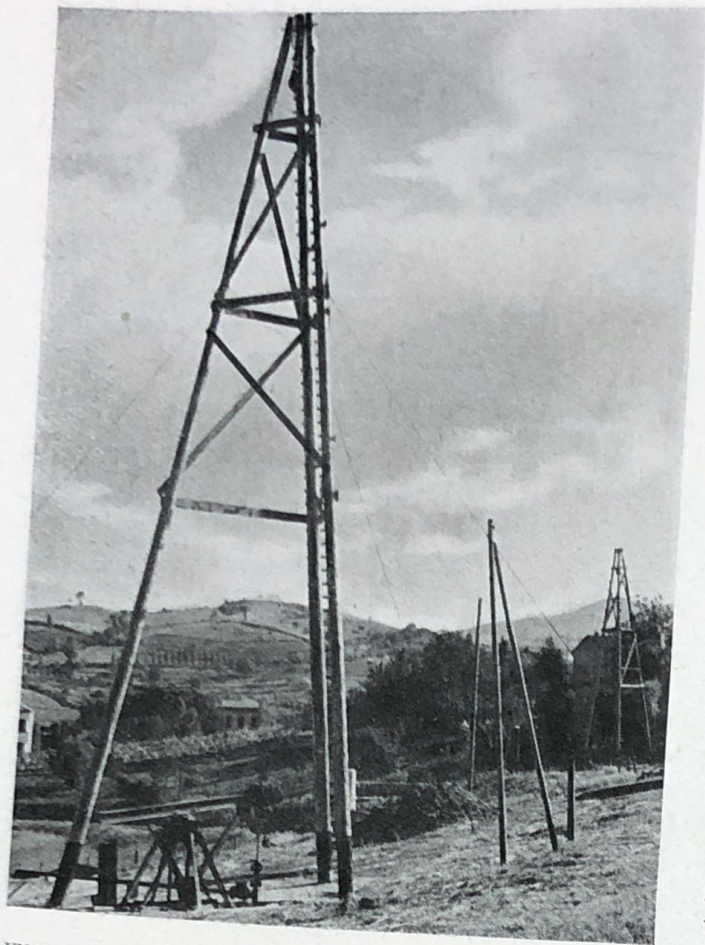
tata a nuovi rigogliosi sviluppi tuttora in atto, tanto nella parte della terapia termale definitivamente ordinata e largamente potenziata, quanto nel settore industriale che, nel quadro dell'autarchia nazionale, ha assunto una importanza di primissimo piano.

Giunta al traguardo del primo centennio di vita, attraverso le vicende qui brevemente rievocate ed ognuna delle quali segna un gradino della sua dinamica ascesa verso i più alti fastigi della rinomanza e della prosperità, Salsomaggiore offre un complesso mirabile di realizzazioni che ben difficilmente trovano riscontro altrove, neppure se ci riferiamo alle più celebrate stazioni straniere di fama plurisecolare: val dunque la pena, nell'anno del Centenario, di darne il panorama attuale, almeno nelle sue linee essenziali.

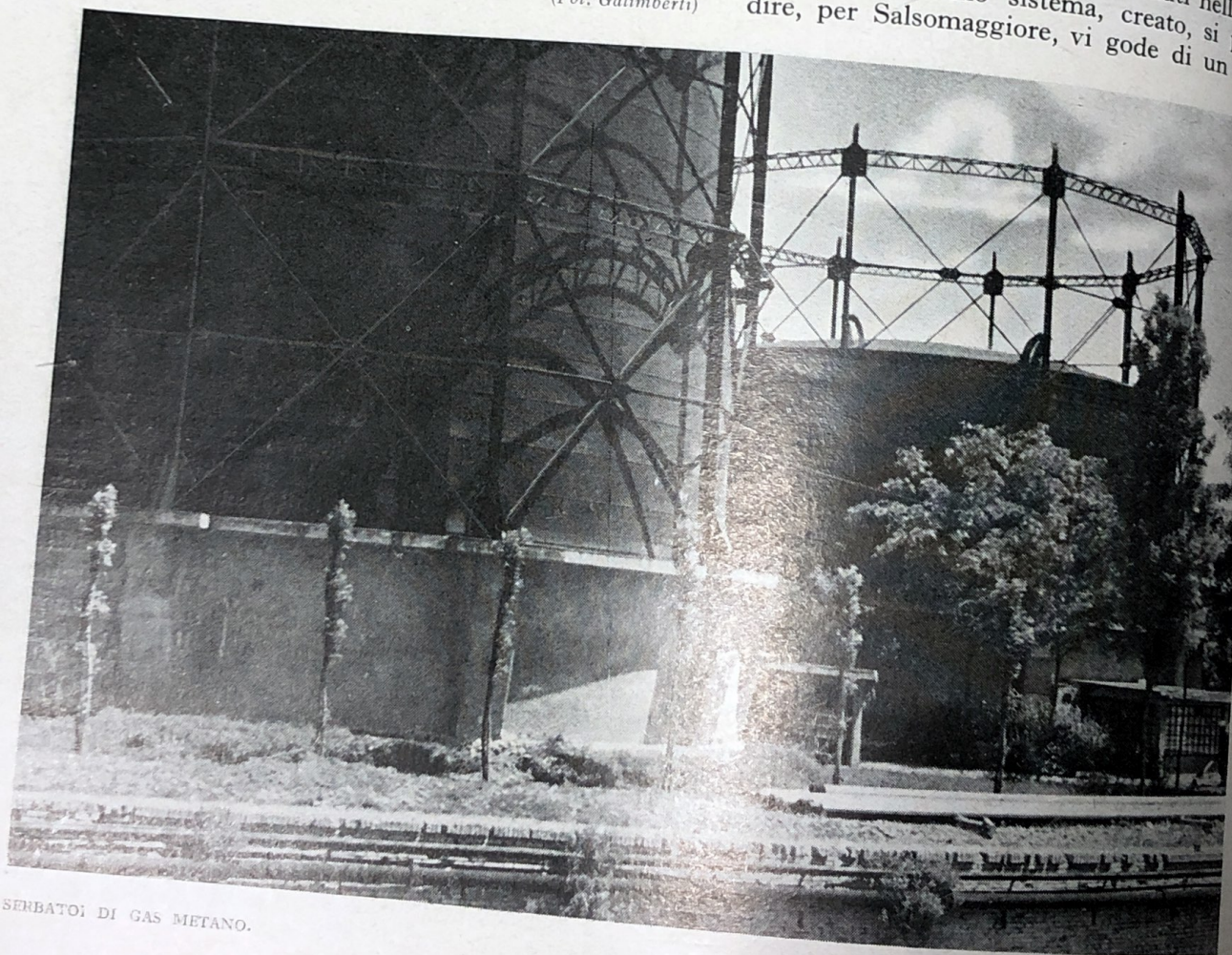
La miniera. – Il sottosuolo di Salsomaggiore costituisce una «miniera», di proprietà dello Stato, dalla quale si estrae l'*acqua minerale* commista a *gas* ed a *petrolio*, cioè le materie prime che alimentano le tre branche in cui è articolata l'attività dell'Azienda.

L'estrazione si fa a mezzo dei pozzi trivellati che giungono a profondità diverse, muniti di poderose pompe a gas compresso. Attualmente l'Azienda dispone di 27 pozzi, profondi da 450 a 1002 metri; 18 di essi sono in pompamento e producono 2000 metri cubi d'acqua al giorno. Diremo più oltre del gas e del petrolio.

All'uscita dai pozzi, l'acqua minerale ha la temperatura di 16° C., la densità di 16° Baumé, ed una mineralizzazione totale pari a 180 grammi per litro, dei quali 154 spettano al cloruro di sodio (sale comune); inoltre nella sua complessa composizione emergono, per la loro importanza, lo iodio, il bromo, il litio, lo stronzio e l'acido borico, che vi si trovano in quantità non raggiunte dalle altre acque similari. L'acqua minerale di Salsomaggiore appartiene alla categoria delle clorurato-sodiche forti bromoiodurate, ed è chiamata comunemente *acqua salsoiodica*; le analisi ripetute da circa 70 anni ad oggi ne dimostrano la assoluta costanza ed immutabilità delle caratteristiche fisiche e della composizione chimica, attestandone così l'origine profonda, immune, cioè, da qualsiasi influenza o contaminazione proveniente dalla superficie del suolo.

Le cure. – Sulle orme delle prime esperienze felicemente compiute dal Berzieri e continuate con pari fortuna dal Valentini, la terapia salsese si limitò per molti anni all'uso del *bagno*, che del resto è ancor oggi la cura predominante a Salsomaggiore: bagno d'acqua salsoiodica naturale, fatto a densità crescenti, fissate dalla

UNA ZONA DEI POZZI. (Fot. Galimberti)

prescrizione medica insieme alla tempe
tura, alla durata ed al numero comples
Talora, per particolari indicazioni, si fan
pure i bagni con l'acqua madre (pura
mescolata all'acqua naturale), la quale con
tiene una minor quantità di cloruro di sodio
ed una maggiore concentrazione degli altri
componenti.

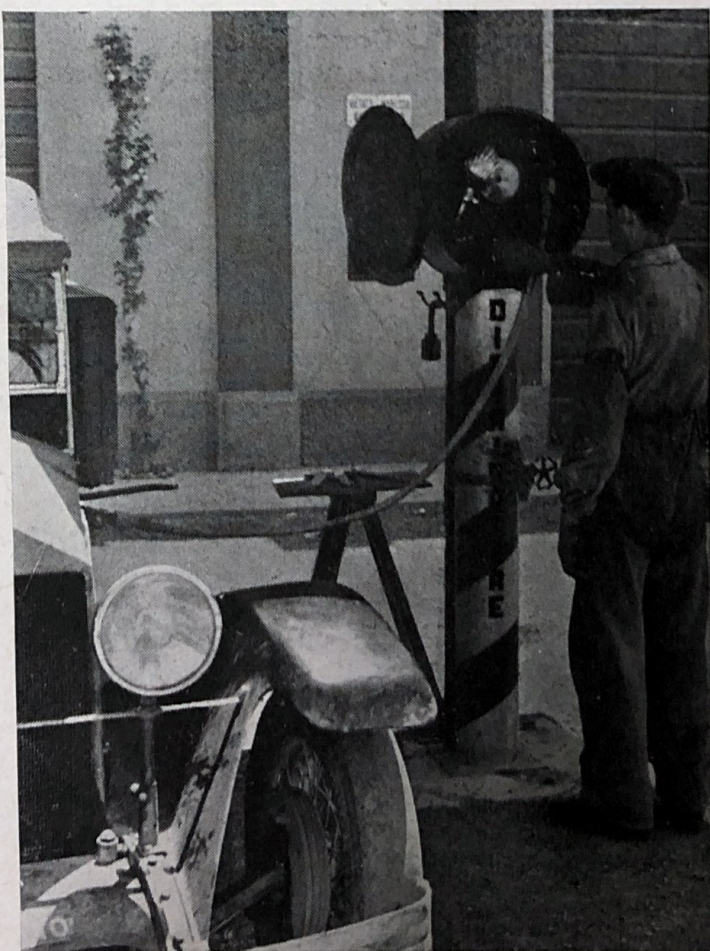
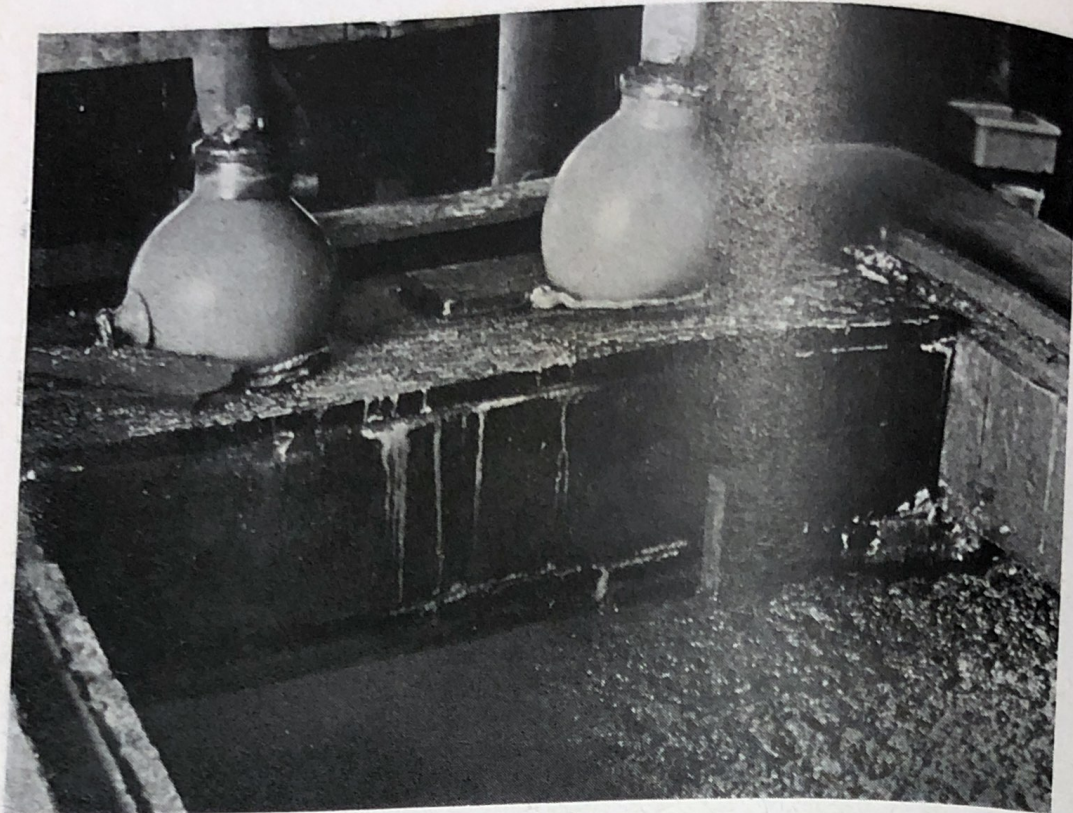
Ma l'acqua salsoiodica si è rivelata rime
dio sovrano anche sotto due altre forme di
applicazione, le *inalazioni* e le *irrigazioni*.
Attraverso una tecnica che a Salsomaggiore
ha raggiunto il più alto grado della perfe-
zione, l'acqua minerale viene ridotta in istato
di minutissima suddivisione, affinché possa
essere inalata con gli atti respiratori come
nebbia umida o polvere salina secca. Nelle
inalazioni individuali, uno speciale apparec-
chio nebulizzatore proietta un getto continuo
di nebbia all'altezza della bocca e del naso.
Le inalazioni d'ambiente – o *polverizzazioni* –
si effettuano in grandi sale saturate di una
nebbia prodotta da apparecchi polverizza-
tori ad aria compressa: nelle polverizza-
zioni umide la nebbia è composta di finis-
sime goccioline d'acqua minerale; in quelle
secche, invece, è formata da una polvere
impalpabile asciutta, costituita dai minu-
tissimi corpuscoli dei sali contenuti nell'ac-
qua. Quest'ultimo sistema, creato, si può
dire, per Salsomaggiore, vi gode di un fa-

SERBATOI DI GAS METANO.

(Fot. Galimberti)

CARICA DELLE BOMBOLE DI GAS METANO. (Fot. Galimberti)

vore illimitato. Ed altrettanto favore riscuotono le *irrigazioni* – ginecologiche, nasali, intestinali – per le quali pure le Terme dispongono di impianti perfetti.

Infine, con l'acqua pompata dai pozzi si preparano i *fanghi salsoiodici*, mediante la prolungata macerazione in essa di argilla finissima che, mescolandosi alle melme depositate dall'acqua, dà luogo ad un fango di eccezionale plasticità.

La terapia termale salsese dispone adunque d'un complesso di mezzi di cura che le consentono un raggio d'azione assai esteso. Orientata nei suoi primordi, dalle applicazioni del Berzieri, al trattamento delle forme scrofolose, la sua benefica azione non tardò a palesarsi sicuramente efficace in tante altre infermità; e mentre le cure salsoiodiche richiamavano correnti sempre più folte di ammalati, medici pratici valorosi e clinici eminenti, che negli anni si succedettero a Salsomaggiore, ne facevano l'oggetto di studio sapiente ed appassionato per definirne rigorosamente le indicazioni, sceverandone le controindicazioni. Vennero così volta a volta ad esse acquisite le forme reumatiche ed artritiche, varie affezioni ginecologiche (tra cui la sterilità), respiratorie, osteo-articolari e glandolari, i postumi di processi luetici, di infiammazioni pleuriche, peritoneali, venose e di lesioni traumatiche, le neuralgie

STAZIONE DI RIFORNIMENTO DI GAS METANO. (Fot. Galimberti)

PREPARAZIO… LO IODIO, … SORI.

(Fot. Galimberti)

e le neuriti, gli esaurimenti consecutivi a malattie e ad eccesso di lavoro.

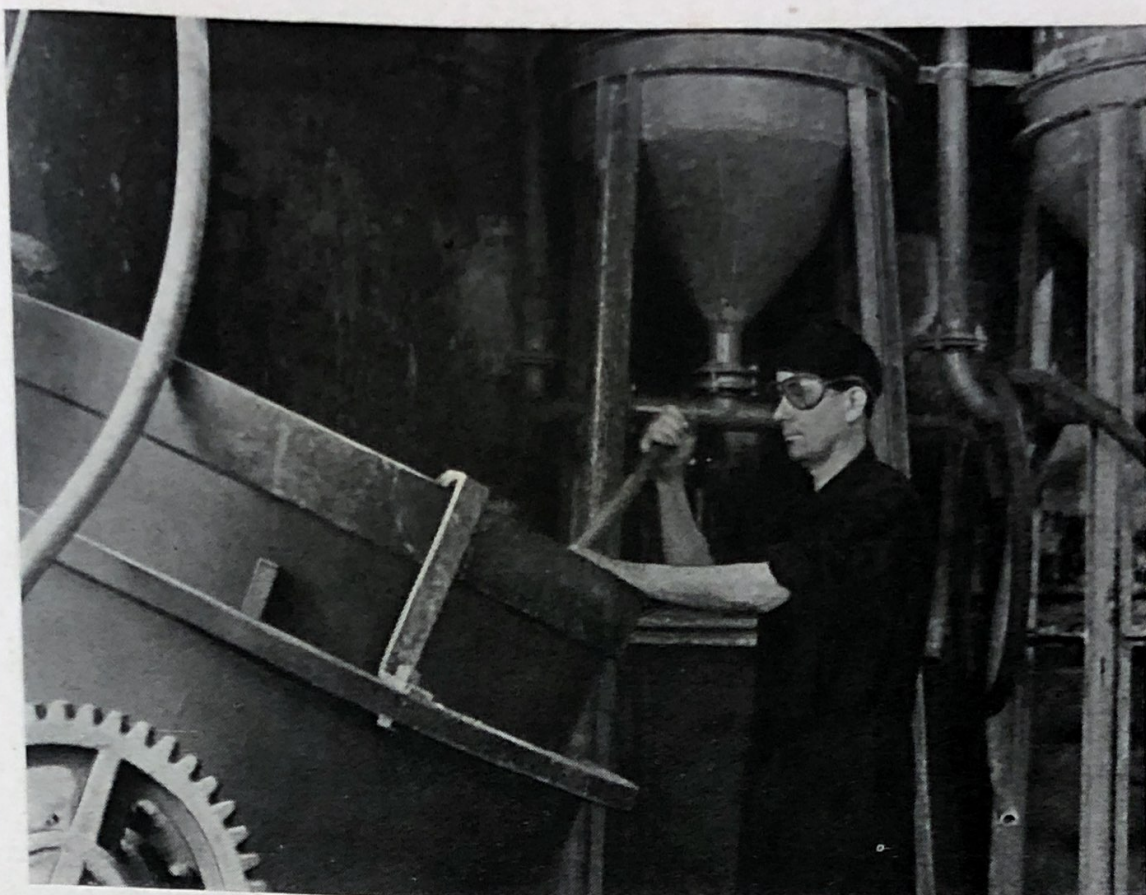
A questo edificio d'esperienza e di dottrina sono particolarmente legati – con quelli dei precursori Lorenzo Berzieri e Giovanni Valentini – i nomi di Edoardo Porro, di Alberto Riva, di Ettore Baistrocchi, di Cesare Cattaneo, di Luigi Zoja e d'altri ancora, che vi recarono, e vi recano, prezioso contributo.

Gli stabilimenti termali. – Primeggia tra essi il monumentale Stabilimento Lorenzo Berzieri, composto d'un imponente corpo frontale, da cui si dipartono due rami laterali ed uno mediano. Opera d'arte di nobile magnificenza, dovuta al compianto architetto fiorentino Ugo Giusti, la grandiosità delle linee e l'originalità dei motivi architettonici sono in essa integrati da una ornamentazione fastosa: le ceramiche policrome del Chini, di Borgo S. Lorenzo, i marmi lavorati di Verona e di Rezzato, i travertini di Rapolano, la superba decorazione degli interni dovuta al magico pennello di Galileo Chini ed un bellissimo trittico di Giuseppe Moroni, sono gli elementi preziosi che si fondono in questa mole maestosa, mirabilmente armonizzata in tutti i suoi particolari.

A tanta bellezza artistica fa riscontro la perfezione e la modernità degli impianti tecnici e degli arredamenti. Lo stabilimento comprende otto reparti per i bagni ed i fanghi, con 170 vasche di porcellana espressamente costruite in grandi dimensioni, della capacità di 400 litri, e 44 letti da fango, ove si possono fare giornalmente 1500 bagni e 150 fangature; due reparti per le inalazioni individuali con 40 apparecchi ciascuno e perciò rispettivamente capaci di 700 cure giornaliere; due grandi sale per le polverizzazioni, ad aria condizionata, in ognuna delle quali si possono fare 500 cure al giorno; un reparto di irrigazioni ginecologiche per 250 applicazioni, oltre ai gabinetti per le docce nasali e le irrigazioni intestinali, ad un reparto di cure fisiche sussidiarie, ai gabinetti di consultazione e di visita. I vari reparti hanno confortevoli sale d'aspetto e di riposo, mentre il monumentale vestibolo dello stabilimento è il luogo di ritrovo prediletto dagli ospiti in cura.

Lo stabilimento Terme Magnaghi, vasto edificio dall'impronta originale ed ardita, si apre sul viale principale della città con un grandioso salone pompeiano. Possiede 90 camerini da bagno con 114 vasche di porcellana, camerini per fanghi, sale per inalazioni, gabinetti per irrigazioni. Appartengono pure all'Azienda statale – come è stato accennato in precedenza – gli alberghi termali Edoardo Porro e Giovanni Valentini, di recente costruzione. Situati fuori dell'abitato, in amena posizione elevata, essi dispongono di reparti per tutte le cure salsoiodiche, con servizio completo di albergo e pensione: il Porro ha 34 vasche da bagno e 120 letti, il Valentini 65 e 220.

Oltre agli stabilimenti statali, esistono sezioni complete di cura in cinque dei maggiori alberghi (Terme, Milano, Centrale, Regina, Derna) ed in tre istituti di beneficenza (l'Istituto Ettore Baistrocchi, l'Opera Pia Catena, la Pro-Legnano) che funzionano sotto la diretta sorveglianza dell'Azienda statale, da cui il rispettivo personale medico dipende. Infine l'Istituto Nazionale Fascista per la Previdenza Sociale

PREPARAZIONE DELLO IODIO: PRECIPITAZIONE DELLA IODINA.

(Fot. Galimberti)

ha costruito a Salsomaggiore un grande stabilimento di cure termali, ove sono accolti a turno i suoi assicurati: esso dispone di 72 camerini da bagno, camere per fanghi, sale inalatorie ed oltre 600 posti-letto.

La potenzialità attuale di questo grandioso complesso d'organismi terapeutici non potrebbe essere meglio espressa che da alcune cifre, la cui eloquenza rende superfluo qualsiasi commento illustrativo: contro 800.000 cure fatte nel 1919, nel 1938 esse ammontarono ad 1.388.650, così ripartite:

Stabilimenti statali:	
Bagni	210.100
Altre cure	259.101
Reparti di cura alberghieri:	
Bagni	48.025
Altre cure	63.006
Istituti assistenziali:	
Bagni	285.919
Altre cure	522.499

Mentre nel 1919 si ebbero in cura 25.000 ospiti, nel 1938 se ne ebbero 47.839, di cui 46.219 italiani e 1620 stranieri.

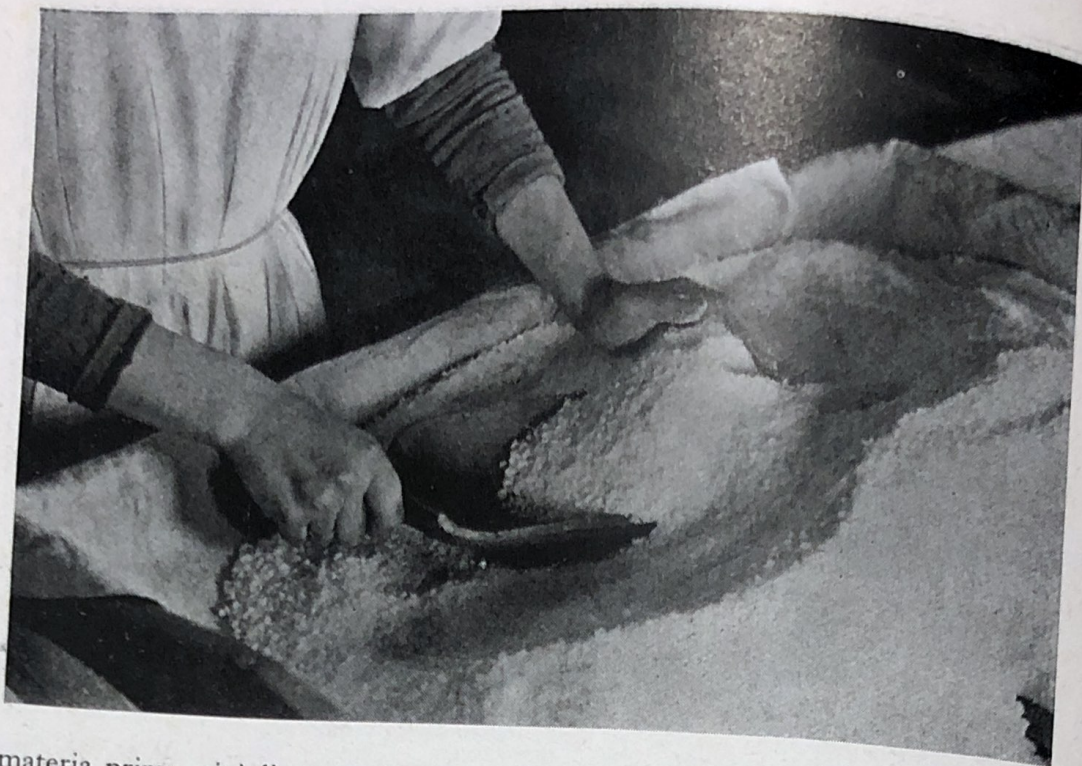
Durante l'alta stagione, nelle giornate di punta si raggiungono frequentemente gli 8000 bagni, unitamente a 40.000 altre cure.

Queste cifre non sono eguagliate, per i bagni e le cure annesse, da alcun'altra città d'acque italiana o dell'estero.

Il settore industriale. – L'antichissima industria del sale non è stata detronizzata dall'avvento delle acque salsoiodiche: essa continua tuttora nel grande stabilimento chimico dell'Azienda, ove se ne producono annualmente 20.000 quintali per conto dei Monopoli dello Stato. Per la sua purezza è particolarmente adatto alla preparazione del *Niveo*, sale raffinato da tavola, alla quale infatti è destinato.

Ma l'acqua salsoiodica ha dato vita, da oltre 12 anni, ad un'industria prettamente autarchica, in quanto ha completamente affrancato il mercato nazionale dalla importazione dello *iodio*. Questo proveniva infatti, nella sua totalità, dal Cile, dove viene estratto allo stato di iodio greggio – o *iodina* – dalle acque madri residuanti dalla lavorazione del *caliche* – minerale di cui è ricchissimo il versante cileno delle Ande – per la fabbricazione del nitrato di sodio.

Il problema dell'estrazione dello iodio dalle acque di Salsomaggiore – che ne contengono 6 centigrammi per litro come ioduro di magnesio, cioè 60 grammi per metro cubo d'acqua – si era già da molto tempo imposto ai chimici colà succedutisi, senza tuttavia ottenerne una soluzione industriale.

Nel 1923 esso venne ripreso in istudio dal dott. Giuseppe Velardi, direttore dell'Istituto chimico dell'Azienda, il quale, in circa tre anni di lavoro irto delle più dure difficoltà, risolse vittoriosamente la questione in tutti i suoi aspetti tecnici ed economici. Col procedimento del dott. Velardi, radicalmente diverso da quelli antecedentemente noti, venne fatto un primo impianto che entrava in funzione alla fine del 1925. Vi si trattavano allora circa 400 metri cubi d'acqua, con una resa di 20 chilogrammi giornalieri di iodina. Ma per coprire l'intero fabbisogno nazionale – che è di 35.000 chilogrammi annui – e svincolarsi in tal guisa dall'estero, rompendo il monopolio cileno, occorreva aumentare in relazione le disponibilità di

IODURO DI POTASSIO CRISTALLIZZATO

(Fot. Galimberti)

materia prima, cioè l'acqua minerale, e portare gli impianti di fabbricazione a ben maggiore potenzialità. Con la perforazione di nuovi pozzi e la costruzione di un grande stabilimento chimico, le due condizioni vennero in brevi anni realizzate: lo stabilimento odierno produce agevolmente i 350 quintali annui richiesti dal nostro mercato, ed ha la capacità di lavorare 4000 metri cubi d'acqua al giorno, con una produzione di 20 chilogrammi di ioduro. La fabbricazione dei sali di iodio è assicurata da un Consorzio Nazionale formato dalla Regia Azienda di Salsomaggiore in unione a due delle maggiori nostre Ditte di prodotti chimici e farmaceutici. Oggi dunque l'Azienda è la sola dispensatrice di iodio greggio in Italia e trovasi in grado di sopperire a ogni prevedibile aumento del fabbisogno, sia per le esigenze dell'Impero sia per qualsiasi altra eventualità. La completa autarchia dello iodio è così un fatto compiuto.

Come più sopra abbiamo notato, l'acqua salsoiodica scaturisce dai pozzi mista a petrolio ed a *gas* combustibile, composto per la maggior parte di *metano* (96%) e dotato di elevato potere calorifico (10.500 calorie contro le 5000-6000 del buon gas di carbon fossile). Circa cinquant'anni or sono – per la prima volta in Italia – a Salsomaggiore s'era incominciato ad utilizzarlo sia per illuminazione, sia per riscaldamento, e sin dal 1910 era distribuito a tutto l'abitato mediante apposita rete, oltre ad essere impiegato nei motori dell'Azienda. Le più recenti perforazioni di nuovi pozzi ne accrescevano notevolmente e progressivamente le risorse, cosicché nelle centrali termiche degli stabilimenti, ai primi del 1931, il gas poteva sostituire completamente il carbon fossile – il cui consumo annuo ammontava in media a 2000 tonnellate – col risparmio della corrispondente valuta.

La produzione del gas dai pozzi superava tuttavia il consumo: essa, infatti, era di 6 a 7 milioni di metri cubi all'anno, dei quali circa 4 milioni e mezzo erano assorbiti dai bisogni degli stabilimenti, oltre al quantitativo fornito alla rete cittadina; l'eccedenza, aggirantesi sul milione e mezzo di metri cubi, poteva dunque destinarsi ad altri scopi. Fu così che nel 1934 l'Azienda, partecipando con la propria organizzazione ed i proprii mezzi alle esperienze per l'impiego del metano compresso come carburante, giunte rapidamente ai più soddisfacenti risultati, prese un posto d'avanguardia nella battaglia per il carburante. Ed in quell'anno, infatti, per opera dell'Azienda statale e della S.U.R.G.I., entrava in funzione a Salsomaggiore la prima stazione italiana di compressione e di distribuzione di gas metano.

In questi ultimi cinque anni l'impresa ha rapidamente prosperato, assumendo rigoglioso sviluppo: oggi la grande centrale di compressione – esercìta dalla S.U.R.G.I., che ha trivellato nella zona numerosi altri pozzi, ed alla quale l'Azienda statale cede tutto il suo gas disponibile – fornisce giornalmente 3000 mc. di gas compresso, equivalente a 4500 kg. di benzina. Il gas compresso è venduto in bombole di varia capacità al prezzo di L. 1,50 al mc. Questo semplice dato illustra eloquentemente la eccezionale importanza della nuova industria a carattere squisitamente autarchico, e ne lascia presagire i più fortunati sviluppi a vantaggio dell'economia nazionale. Aggiungiamo che gli autoveicoli facenti capo per il rifornimento alla centrale di Salsomaggiore, sono già parecchie centinaia ed il loro numero aumenta ogni giorno, non richiedendo l'uso del nuovo carburante alcuna costosa modificazione dei comuni motori di automobile.

I pozzi perforati dalla S. U. R. G. I. nella miniera demaniale di Salsomaggiore producono altresì del petrolio in discreta quantità, come pure alcuni di quelli dell'Azienda. Anche quest'industria è in via di sviluppo.

Un'ultima attività dell'Azienda, che va qui ricordata, è quella dell'approvvigionamento dell'acqua potabile. Durante molti anni esso costituì un problema che si faceva particolarmente assillante nei mesi di maggior frequenza, in cui i tre modestissimi acquedotti adducenti l'acqua dai colli vicini divenivano spesso impari ai bisogni. D'altronde, i varî progetti di acquedotti mastodontici si dimostravano inattuabili per ragioni tecniche e per il costo favoloso. Abbandonando il pregiudizio delle sorgive montane, ch'era alla base di quei progetti, sin dal 1919, ricerche e studi si volsero alla estesa e ricca falda acquea sotterranea esistente nella vasta zona di pianura, da Fidenza al Taro: l'acqua eccezionalmente abbondante venne, alle analisi, riconosciuta purissima e potabilissima. Onde fu costruito, a cura dell'Azienda, l'acquedotto di Lodesana, a pochi chilometri da Salsomaggiore, della potenzialità di 50-60 litri al secondo, il quale fornisce dunque da 5 a 6 mila metri cubi che, unitamente al migliaio dato da quelli esistenti, è largamente sufficiente a tutti i bisogni dell'Azienda e della città, con un buon margine per eventuali aumenti avvenire.

All'incessante incremento delle Terme hanno corrisposto in ogni tempo gli sforzi di Salsomaggiore per mantenersi sempre all'altezza delle esigenze dei frequentatori. Grazie alle successive trasformazioni, agli ampliamenti ed agli abbellimenti, la cittadina s'è fatta una superba stazione di cura, ricca di agi e di attrattive, ove le migliaia e migliaia d'infermi che vi trovano sicuro sollievo alle loro sofferenze, godono anche del più lieto e confortevole soggiorno.

I doni preziosi che in tanta dovizia la natura ha elargito a Salsomaggiore vi hanno avuto totalitaria valorizzazione: oggi la gemma fulgidissima delle nostre città d'acque è altresì una cellula tra le più operose nella dinamica compagine dell'industria italiana.

GUIDO RUATA

IODIO BISUBLIMATO.

(Fot. Calimberti)

LA CITTÀ NEL GIRO VERDE DEI RONCHI.

(*Arch. fot. C. T. I.*)

PANORAMA BRESCIANO

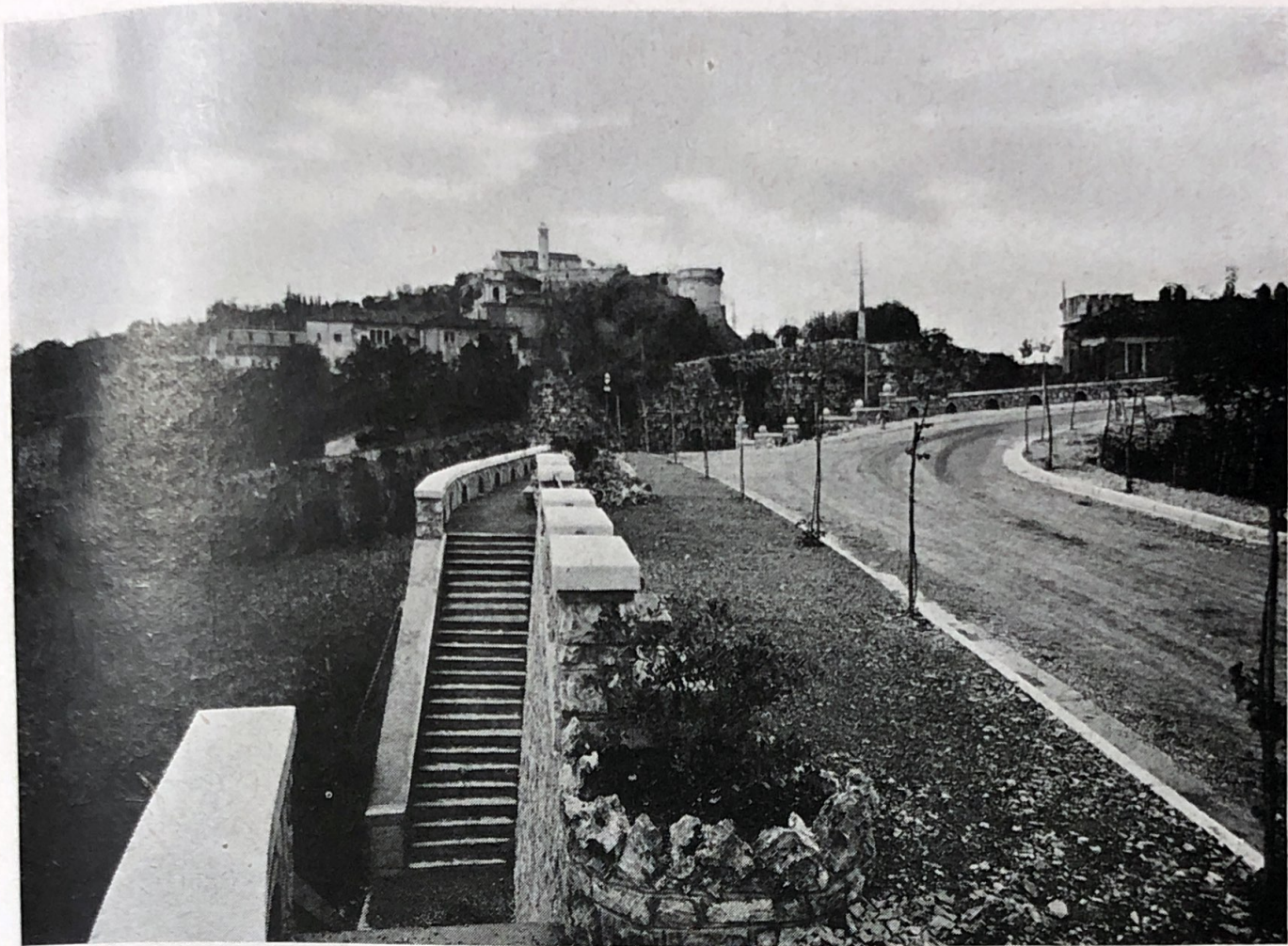
RONCHI LOMBARDI

I Bresciani li chiamano « ronchi », con voce che nella lingua ufficiale ha un altro significato, quello di vicol chiuso, di via senza uscita. È un lombardismo, direbbe un purista; bello tuttavia e non privo di efficacia, con quel suono un po' duro che suscita, per assonanza, quasi un'idea di roccaforte. A ben vedere, non ha men diritto alla vita di quello consacrato nei vocabolari. Anton Maria Salvini, infatti, filologo fiorentino, in una delle sue annotazioni di lingua, definisce il ronco « un vicol senza riuscita, una stradella cieca, da noi fiorentini detta ronco, *forse dalla curvità della róncola, piccola falce* ». E « ronch » vuol dire colle coltivato; « [illegible] » coltivatore dei colli. E i ronchi sono anche [illegible], agricole e guerriere.

Hanno dunque ragione loro, i Bresciani, quando parlano di ronchi e non di colli. Non [illegible] che, poi, non vi intenderebbero con la stessa [illegible].

Sono la bellezza e la poesia della città. Sullo sfondo [illegible] dei grandi monti distanti, dolcemente temperato a mezza costa d'un vapore che ha l'eleganza e la tenuità del velo, cingono come golfo silvano la città, cesellano di viti l'orizzonte, si incuneano ad un tratto nel cuore delle case biancheggianti con uno sprone, sul quale sta il castello.

La loro nota dominante mi sembra la pacatezza. Forse è la blandizie lene del Garda, che giunge sin qui a mitigare questa gente tacita e tenace, tranquilla nelle opere di pace, fierissima in quelle della guerra.

Due colori s'alternano sopra tutti: il rossigno ed il verde, quest'ultimo con variatissime gradazioni, dal verde tenero dei pàmpini a quello nero cupo dei cipressi. E tutte le linee paion consentire a questa pacata intensità di paesaggio: le case solatie sparse sui dossi, le logge aperte per sequela d'archi, le file delle viti, i solchi uguali, di color rossastro, della coltivazione. Cieli fermi di un nitido celeste; e che tranquille notti! Ne' pleniluni sereni, il grande volto opalescente sorge così da presso al colle, che i

LA STRADA NUOVA DEI RONCHI, COL CASTELLO. *(Fot. Bottega d'Arte, Brescia)*

LA CHIESETTA DI S. FIORANO E I CIPRESSI DELLA «TOMBA DEL CANE». *(Fot. Bottega d'Arte, Brescia)*

GRAZIA DI FONTI CHIACCHIERINE DAVANTI AL DUOMO VECCHIO.

(Fot. Avv. D. R. Peretti Griva)

rami delle piante vi si disegnan sopra e paion trattenerlo. Le stelle si distanziano in quella vicina chiarità, scompaiono, si riaccendono, nell'alto, sino al lembo più profondo della notte. Di qui, sul ronco, appaiono le case, coi loro lumi stellanti, più miti e familiari; nitidi e diritti si disegnano i cipressi sull'aereo ulivigno groviglio degli sterpi; la strada albeggia lungo tutto il colle, e un non so che di umano, di nostro e di conchiuso si raccoglie nel giro di questi ronchi, che tutt'a un tratto fan ricordare Roma con i suoi sette colli.

Il segreto di questa latinità, voi lo potrete ancor meglio comprendere nelle pietre bianche che, alle falde del Cidneo, dominato dal Castello, circondano il grande rudere del Tempio Capitolino. Pochi sanno – o, per lo meno, non è noto come dovrebbe essere – che Brescia, fra le città settentrionali, possiede uno de' più cospicui patrimoni di cose romane. Il ronco, con il suo scoscendere nei secoli, aveva ricoperto ogni vestigia col suo umore friabile ed asciutto, d'un rosso esangue, che par chiarire al sole. Sino al 1823 non appariva dalla terra coltivata

IL DUOMO NUOVO E IL BROLETTO. *(Fot. Avv. D. R. Peretti Griva)*

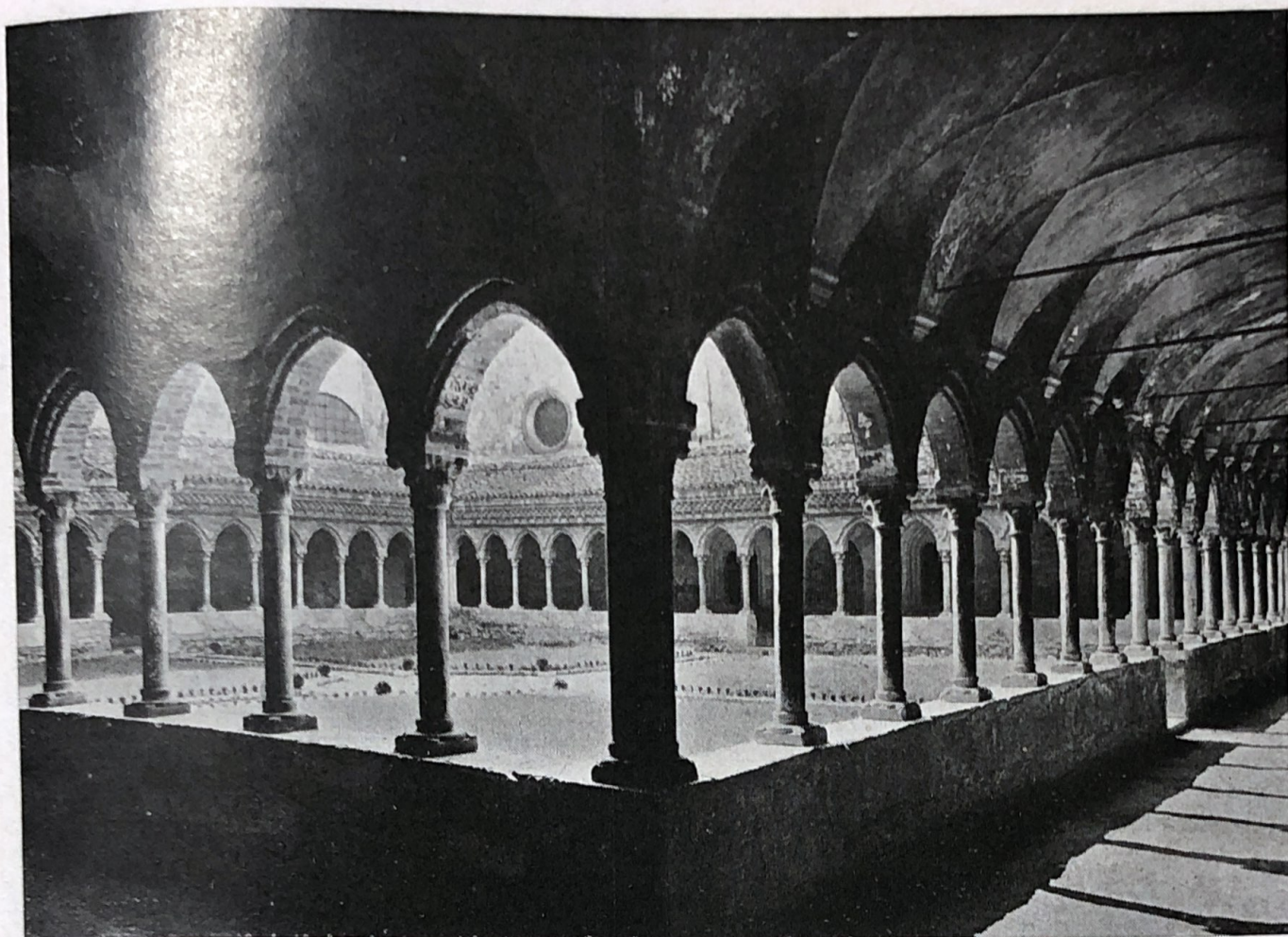
ad orto se non la cima di una colonna, il cui capitello floreale serviva – oh, delizia di romantici bevitori in pellegrinaggio pel giardin dell'imperio! – sotto frondosa insegna, da tavolo d'osteria. « Nel 1823, ad istanza principalmente del colto pittore Luigi Basiletti e del Barone Antonio Sabatti, privati cittadini, l'Ateneo e più tardi il Comune si unirono ad iniziare quegli scavi che furono coronati da felicissimo esito, rinvenendo nel 1826 tutto ciò che ora vedesi di quella romana costruzione, entro la quale, restaurata, si raccolsero poi le lapidi e gli oggetti trasportabili e dispersi in città e provincia, all'epoca romana appartenuti » (L. F. Fe' d'Ostiani, *Storia, Tradizione, Arte nelle vie di Brescia*). Fra questi, anche la Nike, dal corpo di Venere greca e dalle ali romane, trovata in quello stesso anno nell'intercapedine fra il ronco e il tempio; l'intatta Vittoria che Giosue Carducci, nell'ode sua gloriosa, vedeva ad ali dispiegate « su l'Alpi, splendida » e che Gabriele D'Annunzio, or non è molto, voleva invece, a mo' degli Ateniesi, senza « le due morte ali posticce », come in copia sta nel Vittoriale.

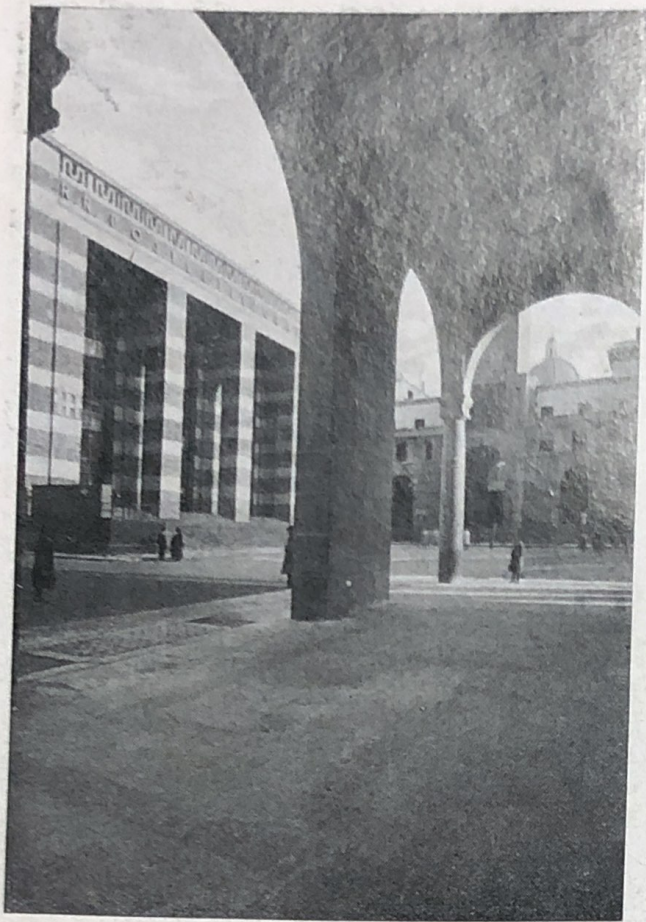
UN ANGOLO DEL PORTICATO DEL CHIOSTRO DI S. FRANCESCO.

Per suo conto, il patetico secolo, dopo tanta opera e fortunati eventi, ricinse il tutto di grige muraglie, lo precluse dalla città, come se le fiere pietre, lasciate in libertà, fossero troppo pericolose... Chi, svoltando all'angolo della Torre d'Ercole, saliva alla vicina piazza, vedeva ben poco delle insigni cose. Soltanto varcato il recinto, i suoi occhi si riempivano di stupore. Pareva veramente di giungere al cuore della città, alle fonti segrete di un fiume. Nei grandi silenzi estivi, musicati tratto tratto dalle campestri cicale, sotto un cielo carico d'azzurro e arabescato in cima al ronco da grovigli di piante, il dosso trapelava fra le pietre, incomparabilmente patinate dal tempo, con arbusti e pàmpini selvatici, quasi scorrendo con le sue verdi erbe fra i plinti ed i fusti riversi.

Così stavano le pietre nel loro mondo chiuso, piene di suggestione ma anche d'abbandono, quando nel 1935 un gentiluomo bresciano, il Conte Fausto Lechi, allora Podestà di Brescia, facendosi interprete di un desiderio ch'era nell'animo di ogni cittadino, dava l'avvìo a nuove opere di scavo e di riordinamento. Diverso indirizzo da quello del passato già moveva da Roma. Liberare le antiche pietre, immetterle fra le case, farle partecipi della vita quotidiana, familiari come l'aspetto dei luoghi abitati; segni viventi del passato nel presente. Fu approntato, auspici ancora una volta l'Ateneo e il Comune, un grandioso progetto di massima, che comprendeva virtualmente la sistemazione della intera zona archeologica; furono abbattuti i muretti di cinta e la casa del custode, che chiudevano alla vista l'insieme del monumento; fu riaperta questa vetusta terra di ronco, tutta venata di bianco, come un sepolcreto di grandi ossa marmoree.

Ora sono state scoperte rilevanti tracce, come lo zoccolo del porticato di levante e la scalèa d'accesso al tempio, e soprattutto preziose indicazioni per ricostruire il pronao ed il timpano. Magia evocatrice delle pietre! Emergono al sole, dopo tanta ombra, pulite e levigate, come lavate da un fiume sotterraneo. La mano s'indugia ad accarezzare la liscia pietra, quasi a sentirne il taglio dell'operaio, come se in quella perfezione fosse ancora un calore umano, qualcosa di vivo. Sono ampie basi di colonne divelte, con quell'aspetto particolare che hanno le fratture del marmo, un non so che di irrimediabile e insieme di forte. Son diritti, spaziati pilastri, che appartengono a un edificio probabilmente tra il tempio ed il teatro, e ricordano le candide

ALA E CAMPANILE DEL CHIOSTRO DI S. FRANCESCO. *(Fot. Bottega d'Arte, Brescia)*

CHIOSTRO DI S. FRANCESCO. *(Fot. Bottega d'Arte, Brescia)*

SUPPOSTO PASSAGGIO FRA TEMPIO E TEATRO. *(Fot. Bottega d'Arte, Brescia)*

DAL PORTICO DEL GRATTACIELO. *(Fot. Bottega d'Arte, Brescia)*

IL GRATTACIELO DI PIAZZA DELLA VITTORIA. *(Fot. B. d. A.)*

pergole di Pompei. Sono gran blocchi di botticino, la pietra degli scabri monti sulla strada del Garda, quadri, quasi integri, ad altezza d'uomo e bianchi, come se vi passeggiassero ancora coloro che per queste porte salivano al vicino teatro, uno de' più vasti del tempo. Se ne vede tuttora la cavèa, intrecciata ad altri edifici che si spera di poter demolire. Volge in largo giro e doveva grecamente accompagnarsi, a dritta di chi guarda dalla città, agli steli dei cipressi ed al cielo turchino che sovrasta il colle. Ma quello che appare quasi commovente è l'ultimo gradino della scalea del tempio, il limite del Campidoglio. Un termine ed un principio. Lavato dalla pioggia e levigato dai passi e dai remoti secoli, fa biancheggiare agli occhi della mente l'intero tempio, che dalla verde cerchia dei ronchi, digradando con terrazze e scalee d'un candore splendente, doveva dominare ed esser visto da tutta la città.

Un lembo di Roma rivive fantasticamente tra le nude e spoglie [illegible] della piazza, che porta il nome dell'[illegible] foro; rivive oggi con l'[illegible] del [illegible] finalmente [illegible] la colonna bel[illegible] nell'orto e che pr[illegible] co' pezzi orig[illegible]

Nel[illegible] tempio sta la [illegible] circon[illegible] bronzo che con esse [illegible] rono scoperti e che, improntati alla forte e realistica arte latina, ricordano sorprendentemente visi familiari di Bresciani. È da augurarsi che la statua possa trovar posto, poi, nella cella maggiore del tempio, nel centro anche ideale del monumento, ai piedi dell'ara, possibilmente visibile anche dall'esterno. Con l'ali o senza l'ali? Orbene, fra quei maschi volti di senatori bresciani, in quest'anno volgente dell'Impero, con l'ali aperte, impostele da Roma, ci par meravigliosa.

Di pietre romane, del resto, come di magnanime ossa, è tutta piena questa terra, celtica d'origine, ma presto romanizzata. Ne trovarono anche quando misero le fondamenta di piazza della Vittoria. Ora, a distanza di qualche anno, si può dire che quelle pietre, quegli adorni capitelli corinzii, quasi arùspici segni, portarono fortuna al nuovo monumento. I primi anni sono decisivi, direi persino fatali, per le opere nuove. O prendono l'aspetto della stabilità, o mostrano subito le magagne, un non so che di sporco e di caduco, che è come una triste giovinezza senza vitalità. Orbene, piazza della Vittoria ha vinto la prova dei primi anni: ha già preso l'aspetto della stabilità. La piazza si è inqua[illegible] nelle pietre, ma nella vita stessa [illegible] divenuta un centro pulsante, una [illegible] si passa continuamente. L'ab-

biamo perciò sott'occhio nelle ore più varie. Il mercoledì formicola di mercanti, il sabato di gente in festa. I bresciani dicono che la prediligono i forestieri. Loro hanno ancora un briciolo di cuore attaccato al Largo Zanardelli. Ma il tempo passa ed ognor più piazza della Vittoria diviene parte preponderante di un centro, che è del resto contiguo. Ariosa, tersa, senza arzigogoli architettonici, con quell'ampio lastricato a grandi rettangoli di pietra grigia e rosa, che subito le dànno un aspetto di singolar pulitezza, intona innanzi tutto agli occhi un bel cielo italiano così finito, che pare un quadro della Rinascenza. Particolarmente nitidi, direi, i portici di marmo azzurrino, che sporgono con terrazze nella piazza e da' cui archi risponde sempre luce. Anche la torre abitata, con il suo cotto un po' chiaro che ricorda la zolla del ronco, è armoniosa e italica, più simile ad un turrito palazzo fiorentino che ad un grattacielo americano. Quando il sole tramonta, s'accendono le finestre, che guardano l'occaso con barbagli di luce incandescente. È bello in quest'ora salire sino all'ultima terrazza dell'edificio, disposta a belvedere, nel cui soffitto sono dipinti i colli e i monti che appaiono intorno a Brescia. Ecco il Cidneo, col suo Castello armato come un faro. Ed ecco l'intera città intrecciata ai verdi bracci

SUGGESTIONE DI ANTICHE COLONNE, CINTE DI ELLERA, DEL TEMPIO CAPITOLINO.

(Fot. Bottega d'Arte, Brescia)

VEDUTA PROSPETTICA DEL TEMPIO CON I RESTI DEL VECCHIO MURO DI CINTA, ORA ABBATTUTO. SOPRA IL CIDNEO E LA ROTONDA TORRE DEL CASTELLO.

(Fot. Bottega d'Arte, Brescia)

dei ronchi, il suo pacato e quieto panorama, con la cupola bianca della cattedrale. Il cielo s'umanizza sopra i colli, latinamente, e par di cogliere allora il senso più riposto della città, di qui montana, di là, verso la pianura, snebbiante ed infinita, quasi direi marina.

Una gemma nascosta, invece, una rosa mistica, che della rosa antica ha pure il colore, è il chiostro francescano de' frati minori conventuali. Narra la leggenda che San Francesco, di ritorno dalla Siria, dove

> Ne la presenza del Soldan superba
> Predicò Cristo e li altri che 'l seguiro,

transitasse da Brescia e vi lasciasse, col seme della sua parola, alcuni confratelli presso la chiesa di San Giorgio. Più tardi i Bresciani, stanchi delle cruente lotte intestine, fecero voto d'innalzare una chiesa al poverello d'Assisi e una casa a' suoi frati. Così da quella predicazione sarebbe nato questo fiore di gentilezza. Troverete il chiostro nella via e nella chiesa, che hanno lo stesso nome. Proprio di questi giorni s'è provveduto, anzi, a riattare la facciata della chiesa e se ne sta rifacendo il tetto, di gusto cappuccino, a carena di nave, verso l'interno.

Entrate, tuttavia, e prendete dalla mano destra sino ad una socchiusa porticina, che dà sul chiostro. Or non è molto vi funzionava un panificio militare. I frati, tornando nella loro sede, senza indugio ed amorosamente ne curarono il restauro. Opera davvero meritoria. È uno de' più bei chiostri della Lombardia. Il cielo vi guarda sopra, compreso di silenzio, solo vigilato dai rotondi occhi, orlati in cotto, del convento. I quattro bracci uguali dei portici sporgon con tetti proprî, e una ghirlanda d'archi li lega, sotto una fascia rossa di spìgoli alternati di mattoni, con colonnette svelte di marmo veronese o del color di questo, che poggian sur un muricciuolo ed hanno i capitelli adorni or di foglie, or di penne ed or di volti incappucciati di giovani o di vecchi fraticelli. Bianche, invece, e quadriunite le colonne d'angolo.

Il campanile della chiesa, altissimo, tace in quest'ora che il sole imbianca le mura del convento e l'aria intorno. E il silenzio è tutto pieno di pace, poichè solo le rondini osan portarvi qualche turbamento. A un tratto s'ode un brusìo, che via via si fa maggiore; si spalanca una porta, e una fila di novizî, in veste nera col cordoncello bianco, irrompe nel porticato. Le loro tonsure sono fresche e prima ancora dei volti giovanili denunciano l'età. Tornano dall'uffizio, credo, e battono le mani, appena vengon fuori dall'ombra della sagrestia. Per lasciarli passare mi ritiro in parte dove il pavimento reca in rilievo un teschio e incise queste pa-

role: – *O mors quam amara ē memoria tua* –. Strana sentenza in orto francescano! Il giorno di Sant'Antonio, per usanza, il chiostro si riempie della mostra dei fiori dell'estate, bianchi, gialli, vermigli, paonazzi, che questo popolo forte ama teneramente. Il dì 2 di novembre pure si fa mostra di fiori: ma soltanto di bianchi crisantemi.

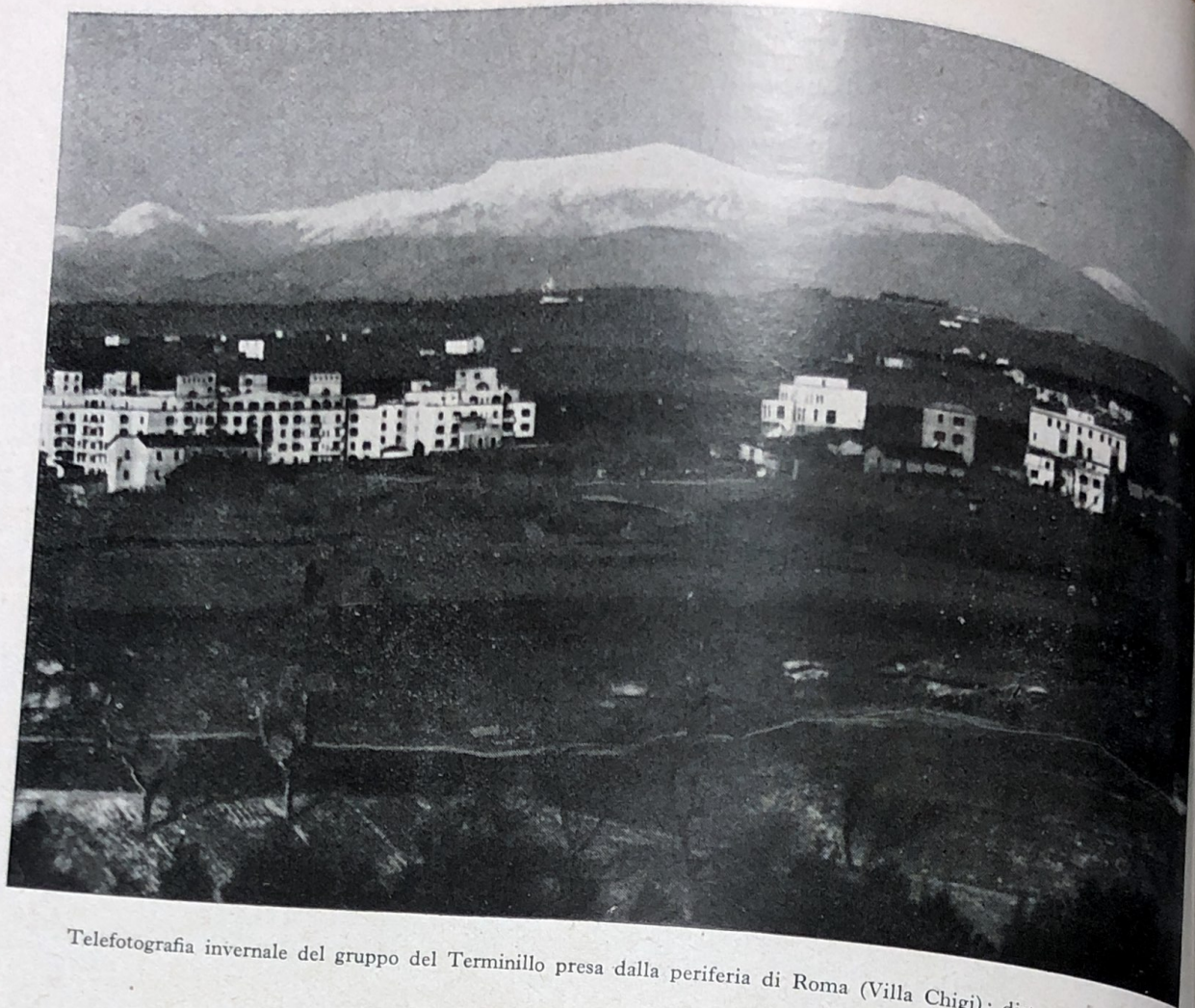
Fra questi due termini sta la sentenza antica.

Il forestiero che, entrando dal viale verde ed alberato di Porta Venezia, vede fra i cipressi spuntar sul dosso una bianca guglia, subito favoleggia d'amanti veronesi. Qual leggiadra Giulietta sfiora col suo piede leggerissimo il marmo di quel monumento? Niente di tutto questo. La tomba è vuota. Si gode, lassù, una stupenda vista, spaziata di qui sulla città, di là sulla campagna, e un buon signore pensò che fosse dolce dormire in quel cospetto il sonno dell'eternità. Lasciò il suo ad un Ente, perché gli costruisse quell'ultima dimora. Fu costrutta, ma le leggi, le dure leggi, non permisero che il signore, ormai addormentato, v'andasse ad abitare. Il popolo immaginò che la vedova, per ira, vi facesse allora seppellire il cane. E «Tomba del cane» la chiamò senz'altra sorte.

Bene, dacché cosa fatta capo ha, vorrei dire che quel monumento, con quelle guglie nere di cipressi che gli dan risalto, non ci sta male sul dosso verde che discende al piano. Certo è che fa parte ormai del paesaggio. Adesso poi, che la nuova strada dei ronchi – nella lieta stagione fiorita di ciliegi e di peschi dall'odor di miele – conduce sin lassù, i Bresciani prediligono questa passeggiata. Sorridono a mezza costa invitanti osterie pergolate. Non dico che non vi indugino al ritorno. Ma intanto la prima mèta è quella. C'è anche vicino una chiesetta, pure da poco restaurata, di una rustica amabile semplicità: San Fiorano. I giovani amano piuttosto, specialmente i Paolo e Virginia '900, spingersi sino al limite estremo della costa, dove il ronco scoscende sulla pianura, e là rimanere volgendo le spalle alla «Tomba del cane». Che, al postutto, è simbolo di fedeltà.

PIERO GENOVESI

IL TEMPIO NELLE LINEE MAGGIORI DEL PROGETTO DI RESTAURO.

(Fot. Bottega d'arte, Brescia)

Telefotografia invernale del gruppo del Terminillo presa dalla periferia di Roma (Villa Chigi): distanza km. 71.

LA MONTAGNA DI ROMA

STAZIONE ESTIVA E CENTRO TURISTICO

Roma, per molti secoli segregata dal suo mare e ignara dei suoi monti, dei quali aveva soltanto vaghe notizie da quei lavoratori e da quei pastori che scendevano d'inverno nell'Agro Romano, ha oggi rivendicato il suo Lido – laziale – e la sua Montagna – sabina – situati sulla direttrice di una importantissima via di traffico preromana e romana, definita e compendiata, nella leggenda e nella storia, da due capisaldi della vita di Roma: l'approdo di Enea ed il « ratto delle Sabine ». Col primo è stabilita l'essenza dell'origine marinara di Roma attraverso il Tevere e il Delta tiberino; col secondo l'unità demografica del Lazio e della Sabina, congiungente ai traffici dell'Urbe, che, giovanissima, spontaneamente iniziò in quella direzione la sua penetrazione dal mare ai monti.

Né, attraverso ai secoli e con l'espansione dei commerci, la direttrice primitiva subì mutamenti profondi. Ne sono testimoni l'antichissima Via Salaria, congiungente i due mari, dalle saline ostiensi alla Sabina ed all'Adriatico; le linee di emigrazione stagionale dei lavoratori dell'Italia centrale attraverso la Sabina a Roma. Ne è conferma la tradizionale via di transumanza degli armenti e delle gregge: si incontrano oggi, come molti secoli addietro, armenti d'estate su le pendici della Montagna di Roma, quelle stesse « masserie » di pecore che durante l'inverno pascolano fra Roma [illegible] mare, fra la Via Ostiense e l'antica [illegible].

Non fu, dunque, né casuale, né capricciosa, la scelta del Terminillo come « montagna di Roma », a preferenza di tante altre montagne [illegible] più vicine all'Urbe: fu un cumulo di elementi storici, di vecchie radicate abitudini, un antichissimo flusso di uomini e di interessi, che condusse fatalmente Roma alla « sua » montagna, come l'aveva condotta al « suo » mare. Occorse, però, la volontà fattiva di un Uomo perché l'una e l'altra mèta fossero raggiunte.

E, senza approfondire l'argomento, dirò ancora, a titolo di curiosità, che la Montagna di

Radure e boschi di faggi sulle pendici meridionali del Colle delle Scangive, fra i Piani di Campoforogna e la Valle Ravara.

[illegible] di Campoforogna. A sinistra la vetta del Monte Terminillo, a destra il Monte Valloni. Di fronte, in primo piano, [illegible] della Milizia Forestale, poco al disotto della quale passerà la strada S. Quirico-Micigliano-Campoforogna. Più lontano [illegible] di Prato Comune, lungo la quale, verso il limite superiore del bosco, passerà la strada Leonessa-Vallonina-Campoforogna.

Roma è sulla direttrice degli stormi di uccelli, che, migrando in primavera dall'Africa all'Europa centro-orientale e nord-orientale, toccano le spiagge laziali, raggiungendo, poi, le adriatiche; via che gli stessi stormi, gli stessi individui di ogni stormo, percorrono di nuovo in senso inverso in autunno, ritornando di anno in anno sulla medesima rotta.

Del resto, si voglia o no dar peso ai fatti storici ed a quelli biologici, una cosa non può negarsi: che la scelta del Terminillo come montagna di Roma sia stata veramente felice.

Notissima quale mèta sportiva invernale, dotata ormai, come tale, di tutto il necessario – ottima strada, alberghi, trattorie, funivia... – la Montagna di Roma è ancora poco conosciuta e poco apprezzata (e, invero, anche poco attrezzata) come stazione estiva e come centro turistico; mentre ha in sé tutte le qualità per divenire perfetta sotto ambedue questi aspetti.

Oggi, effettivamente, la Montagna di Roma è «imbottigliata», perché servita da un'unica, per quanto comoda e bella, strada rotabile. Ma il raddoppio è già stato studiato ed è prontamente applicabile, purché intervenga una tenue dose di buona volontà: altri due ottimi sbocchi, in due importanti nodi stradali, possono essere attuati. Ne vale davvero la pena, poiché la Montagna di Roma si trova in una posizione sotto molti aspetti privilegiata.

Situata circa a eguale distanza, in linea d'aria, dai due mari, rapidamente raggiungibile con tutti i mezzi, in qualunque stagione, dalla Capitale, gode ad un tempo di ottimo clima, di vastissimi panorami, di luoghi selvaggiamente alpestri, di densi boschi, di pingui pascoli. Fa-

cili e rapide sono o possono divenire le comunicazioni della Montagna di Roma con tutti i centri degli Abruzzi, delle Marche, dell'Umbria e dell'alto Lazio.

Ampio massiccio a larga base, con nove vette superanti i 2000 metri di altitudine, la maggiore delle quali è il Terminillo (m. 2213), la Montagna di Roma è quasi isolata dal rimanente sistema appenninico, al quale è congiunta da valichi non molto elevati. Si erge maestosa, come primo contrafforte avanzato, sulla pianura tiberino-laziale, alla quale è collegata per mezzo di un altipiano collinoso, profondamente intaccato da numerose valli. Ma, veduto da Roma, il Terminillo sembra addirittura staccato dagli altri monti, e la sua mole imponente fa quasi scomparire anche cime di maggiore altezza, situate in posizioni meno favorevoli, quali, ad esempio, il Velino, che pure supera il Terminillo di ben 274 metri.

Il massiccio della Montagna di Roma è nucleo di un naturalissimo largo anello stradale, sede di attivissimo traffico in piena efficienza, per uno sviluppo complessivo di 93 chilometri, dei quali 51 si svolgono ad Est, Sud, Ovest, nella Valle del fiume Velino e per il rimanente in quella del Fosso Carpelone, sull'altipiano di Leonessa, nella valle del Fosso di Leonessa. Cinque nodi stradali di primaria importanza sono distribuiti ad intervalli quasi regolari lungo

Dall'alto di Campoforogna. Da sinistra a destra: l'altura boscosa del Colle delle Scangive; quella indicata come Monte Bove dalle carte topografiche e quella del Colle delle Porrare. Fra le due prime una depressione che lascia vedere in basso le Gole di Antrodoco e più lontano la valle del Torrente Rio. I monti più vicini sulla sinistra sono il Monte Giano ed il Monte Calvo, dominanti rispettivamente la valle del fiume Velino e quella del torrente Rio. In lontananza, la dorsale della Majella, nascosta dietro la catena del Sirente. Questa, a sua volta, termina dietro la catena del Monte Velino, la più alta piramide della quale (Monte Velino) è sulla destra ed ha le pendici occidentali nascoste da quelle orientali del Monte Nuria, all'estrema destra della fotografia.

Dalle alture di Campoforogna. Telefotografia del gruppo del Gran Sasso d'Italia.

L'abitato di Micigliano. In fondo il Monte Giano, che domina la valle del fiume Velino. Sotto l'abitato scende nella valle a destra la carrozzabile S. Quirico-Micigliano, che costituirà il primo tronco della strada S. Quirico-Micigliano-Campoforogna.

il grande anello: Rieti, con le strade per l'Umbria e per le Marche, per l'alto e basso Lazio e per gli Abruzzi; Antrodoco, con le strade per gli Abruzzi e la Campania e per il Lazio; Posta, con le strade per gli Abruzzi e le Marche; Leonessa, con le strade per l'Umbria e le Marche; Morro Reatino, con le strade per le Marche, l'Umbria e l'alto Lazio.

Per raggiungere il nucleo centrale, come ho detto, esiste un'unica rotabile, ottima e modernissima sotto tutti gli aspetti, congiungente Rieti per Lisciano, Piano delle Rosce (m. 1100), Pian de' Valli (m. 1600) con Forca Nobile (m. 1701) e Campoforogna, centro panoramico, questo (m. 1751), di facile accesso.

La grandiosità del panorama dalle alture di Campoforogna difficilmente si immagina. Avendo alle spalle il Terminillo (m. 2213), il Terminilletto (m. 2108) col Rifugio Umberto I ed il Terminilluccio (m. 1875) con la stazione superiore della funivia da *Pian de' Valli*, e sulla sinistra il Monte Valloni (m. 2008), dall'aspetto di un enorme elefante, un grande squarcio a mezzogiorno di questo fa apparire in tutta la sua magnificenza il gruppo del Gran Sasso d'Italia, del quale il Corno Grande dista, in linea d'aria, 47 chilometri. Verso mezzogiorno, a destra del Monte Giano e del Monte Calvo, si aprono in basso le Gole di Antrodoco, la lunga valle del torrente Rio, sbarrata dal valico della Sella di Corno, e lontanissima, a 100 chilometri, si scorge la lunga dorsale della Majella, parzialmente nascosta dai monti che sovrastano la città dell'Aquila e si prolungano in apparente catena verso occidente fino alla acuta e caratteristica piramide del Monte Velino. Di fronte, il gruppo dei Monti Nuria e Nurietta, assai vicini, interrompe per breve tratto la visione dei monti lontani; ma ad occidente di esso riappaiono i Simbruini col Monte Viglio, che dista circa 70 chilometri. Ancora più ad occidente, i Monti Carseolani, di aspetto assai diverso da tutti gli altri, dànno al panorama una piacevole varietà; poi i Monti Ruffi e finalmente i Tiburtini, col caratteristico Monte Gennaro, sentinella avanzata verso l'ampia distesa della Campagna Romana, limitano la veduta della pianura e del litorale, che, a 100 chilometri di distanza, in direzione di Pratica di Mare, solo eccezionalmente è ben visibile, mentre più spesso si scorge la fascia azzurra del mare verso Palidoro. Roma ed il suo Lido, difficilmente visibili di giorno, meglio al mattino, ma sopra tutto nelle serate più limpide, sembrano un seguito ininterrotto. Accanto ai numerosi lumi dell'Urbe ed a quelli del lungomare del Lido, brilla il Faro alla foce del Tevere. Verso occidente il panorama comprende, oltre i monti

Dalla mulattiera Micigliano-Terminillo. La Valle Ravara presso Micigliano: il sentiero sulla destra segna presso a poco il futuro tracciato della strada da Micigliano a Campoforogna.

limitanti la piana di Rieti, i Monti Sabatini ed i Cimini; a Nord-Ovest il Monte Amiata e il Monte di Cetona (rispettivamente a 120 e a 105 chilometri). Eccezionalmente, ad Ovest, si vede talora anche l'Argentario (chilometri 148).

Pari alla grandiosa bellezza del panorama è la varietà del paesaggio: numerosi valloni solcano e intaccano profondamente la Montagna di Roma, che è rivestita, per molte migliaia di ettari, da boschi di faggio e di acero, in parte cedui ed in parte di alto fusto, intramezzati da vastissimi pascoli. Nelle zone inferiori dominano i boschi cedui di cerro. Tratti rocciosi, lungo le valli dei principali torrenti, dànno al paesaggio un aspetto alpestre, che riesce spesso inaspettato, in vicinanza di lievi ondulazioni erbose.

Se le bellezze della Montagna di Roma la rendono estremamente adatta come soggiorno estivo, le stesse qualità, unite alla facilità di raggiungere i due mari e tutti i centri importanti delle regioni limitrofe, la rendono, altresì, particolarmente apprezzabile come centro di turismo. La completa e speriamo rapida attuazione del geniale Piano regolatore della Montagna di Roma, studiato dall'architetto Scipione Tadolini (1), concorrerà indubbiamente a valorizzarla sotto ambedue gli aspetti. Anche i più entusiasti ammiratori del Terminillo come stazione estiva, fra i quali non è estraneo lo scrivente, debbono oggi riconoscere che, effettivamente, alcuni servizi (acqua, elettricità, telefoni) non vi hanno ancora raggiunto quel grado di perfezione, che un centro così attraente per la sua natura meriterebbe. Ma la solerzia delle pubbliche amministrazioni, sempre vigili, è tale da dare completo affidamento che in brevissimo tempo nessuna delle deficienze lamentate continuerà a sussistere.

Occorre, come ho già detto, completare la viabilità della montagna, aumentando gli sbocchi verso l'anello basale. Infatti, nessun centro è vitale, neppure quelli di soggiorno voluttuario, malgrado qualunque artificio si escogiti, se, non essendo per se stesso centro di produzione, non ha facilità, varietà e rapidità di sbocchi su linee di grande comunicazione e contatti continui con centri rurali vicini.

Tutte queste condizioni sono immediatamente realizzabili nella Montagna di Roma, e siccome non è nello stile fascista abbandonare un'opera bene e saggiamente intrapresa, saranno indubbiamente realizzate.

Due rotabili da Forca Nobile (Piazzale di Campoforogna) dovranno congiungere la Montagna di Roma con due nodi dell'anello stradale

(1) G. Grivola, «Il Piano regolatore del Terminillo», in *Le Vie d'Italia*, febbraio 1937-XV.

Dalle pendici meridionali-orientali del Terminilluccio. Inizio della Valle Ravara, ove passerà la strada da Micigliano a Campoforogna, per salire sullo sperone boscoso che si vede in secondo piano (Monte Bove), aggirarlo e passare sul versante sud-orientale della cresta boscosa visibile pure in secondo piano. Di fronte, il Monte Giano dominante la valle del fiume Velino; un po' più a destra il Monte Calvo e più in basso le Gole di Antrodoco e la valle del torrente Rio.

di base, dividendo questo in tre parti pressoché uguali: una rotabile per Prato Comune, Vallonina e Leonessa, l'altra per Micigliano, S. Quirico e Antrodoco. Né queste rotabili saranno soltanto turistiche; esse, anzi, serviranno principalmente a trarre dalla regione le naturali ricchezze, fin qui malissimo utilizzate, dei folti boschi e dei pingui pascoli. Potranno rifiorire, così, quei centri montani, che un graduale impoverimento della montagna, dovuto al disagio della vita locale ed all'attrattiva degli agi delle città, spesso aggravato da una cattiva amministrazione delle sue naturali risorse, ha svuotato della primitiva popolazione e, per conseguenza, anche di ogni energia produttiva.

Tipico, per lo spopolamento della nostra montagna, è il caso di Micigliano, il più alto ex-Comune della Montagna di Roma (m. 1005). Con un territorio di 3600 ettari, dei quali 1060 a boschi di faggio ed altre essenze da taglio, 1000 a pascolo, 200 a castagneto da frutto e il rimanente a terreno coltivato, Micigliano ebbe mille abitanti e dette 25 caduti alla guerra mondiale.

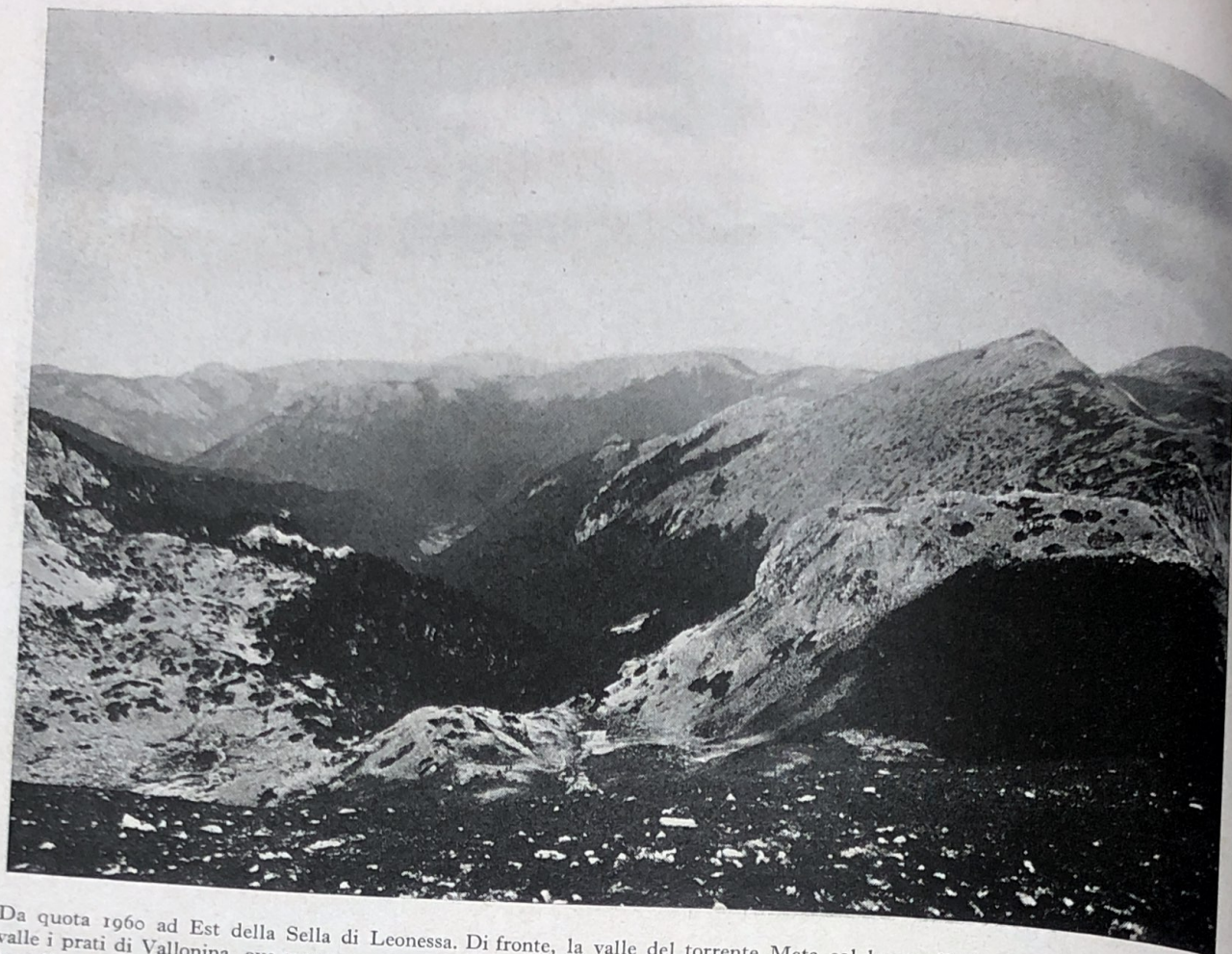
Ma dopo la guerra incominciò a spopolarsi per le difficoltà della vita, che si andavano crescendo, finché nel 1928 il Comune fu assorbito da Antrodoco. Terminò così la vita autonoma del piccolo centro; non ebbe i pubblici servizi, perdé gli uffici municipali, si vide tolta la bandiera comunale, che pure riuniva alla sua ombra quei semplici montanari, e la sua compagine si sgretolò. Oggi la popolazione di Micigliano è ridotta ai 2/5; molta terra è abbandonata, il bestiame assai ridotto; e l'esodo continua. Ma il patrimonio dell'ex-Comune, quantunque assottigliato per cessioni al Comune di Rieti, esiste ancora.

Micigliano è già collegato con la Salaria da una via carrozzabile, che da S. Quirico (3 km. da Antrodoco), nella Valle del Velino, vi giunge dopo 4 km. di percorso. Questa via, con lievissime correzioni, diverrà ottima e comoda.

La nuova strada per Forca Nobile partirà da Micigliano (m. 1005) e raggiungerà la mèta con circa 14 km. di percorso, quindi con pendenza media del 5%, attraversando le più belle e variate zone panoramiche della regione.

Entrata nelle gole rocciose e profonde della Valle Ravara, la strada seguirà per poco la parete Nord della valle, poi, attraversati magnifici boschi di faggio, passerà sulla destra della valle stessa, sbarrata alla sua origine dal Terminillo, e salirà le pendici del Colle delle Sangive e del Monte Bove (non quello segnato con questo nome sulle carte topografiche), del quale girerà la cima, per affacciarsi sulla Valle del Velino, le Gole di Antrodoco, i Monti Giano, Calvo e Nuria. Penetrata nella Valle Viaro, la attraverserà un poco a monte, per girare sulle pendici dalle quali ha origine la valle che termina a Città Ducale. Raggiunti da qui i Piani di Cam-

Da Vallonina. La vetta del Terminillo e la valle del torrente Meta, tipico esempio di rimboschimento naturale per abbandono del centro abitato di Vallonina; conseguenza del rimboschimento, un più regolare regime delle acque del torrente. La località Vallonina, ove esistono ruderi di un monastero e di varie abitazioni, si trova al punto in cui la strada Leonessa-Campoforogna, entrando nella valle del torrente Meta, si dirigerà a Sud.

Dalla valle del torrente Meta. Scogliere sulla destra della valle, di fronte al Terminillo, dove la strada Leonessa-Campoforogna uscirà dal bosco di Vallonina per raggiungere la quota della Sella di Leonessa.

Da quota 1960 ad Est della Sella di Leonessa. Di fronte, la valle del torrente Meta col bosco di faggi di Vallonina; in fondovalle i prati di Vallonina, ove sorgeva un centro abitato. Al margine destro della fotografia il Monte Cambio e, limitante a destra la valle, il Monte Porcini. A sbarramento della valle, la Forca dei Faggi e il Monte Catabio. Sulla sinistra la valle del torrente Tascino, dalla quale la strada Leonessa-Campoforogna raggiungerà Vallonina, per proseguire fino alla sella di Leonessa.

poforogna e ripresa la Valle Viaro, giungerà a Forca Nobile. Principale attrattiva di questa bella strada sarà la grandissima varietà dei panorami, che cambiano improvvisamente quando si passa dall'una all'altra valle.

Nei Piani di Campoforogna, il Piano regolatore Tadolini prevede la costruzione di campi sportivi, ai quali la nuova via darà facile accesso anche dall'Aquilano.

Imbrigliamento di qualche torrente, qualche rimboschimento di zone danneggiate da alluvioni, da valanghe, da tagli inconsulti di antica data e poche opere secondarie di miglioramento della montagna saranno utile complemento della strada.

E non è senza importanza, è anzi un vantaggio apprezzabilissimo, il fatto che il centro abitato di Antrodoco, oltre a trovarsi nel nodo delle vie ordinarie provenienti dalla Sabina, dagli Abruzzi e dalle Marche, dispone anche di una stazione ferroviaria della linea Rieti-Aquila-Sulmona, linea che raccoglie il movimento verso la Sabina dall'Adriatico e da una parte della Campania. È un secondo accesso ferroviario, per la Montagna di Roma, oltre quello, invero molto imperfetto, della linea Terni-Rieti.

Altrettanto interesse turistico ed economico ed essenziale importanza per la viabilità della Montagna di Roma offre la terza strada radiale da Leonessa a Forca Nobile.

Il comune di Leonessa, conscio di questo, ha già rapidamente provveduto a costruire un primo tronco di oltre 7 chilometri di lunghezza e di m. 4,50 di sezione, facilmente allargabile a 6 metri, che dalla quota di m. 960 presso l'abitato di Leonessa, per la valle del torrente Tascino, ricchissima di acque sorgive, raggiunge la quota di m. 1058 nella valle del torrente Meta, in località Vallonina. La costruzione di questo tronco, progettato dall'ing. Piselli, ebbe inizio nel giugno 1937 ed è oggi compiuta. Rappresenta circa 1/3 dello sviluppo totale della strada per Forca Nobile.

Al punto di arrivo di questo primo tronco, nella bella espansione formata dalla confluenza di due valli, i ruderi di un monastero abbandonato dominano la spianata prativa, ove sorse un tempo l'abitato di Vallonina, del quale rimangono ancora ordinatamente allineate le fondamenta di non poche case. Queste, con gli abbondanti alberi fruttiferi inselvatichiti, attestano un fiorente passato, relativamente recente,

L'estremo orientale di Prato Comune. A destra, le pendici meridionali del Terminillo – col sentiero che scende dalla Sella di Leonessa – e il Terminilluccio – con la stazione superiore della Funivia del Terminillo –; di fronte, la Forca Nobile e l'altura di Campoforogna con l'anello stradale che la circonda. La nuova strada Leonessa - Vallonina - Campoforogna passerà ad un livello alquanto superiore a quello del sentiero.

di questo recondito angolo di paese alpestre. Vallonina fu, all'incirca, l'abitato corrispondente a Micigliano, sul versante settentrionale della Montagna di Roma.

Tutto intorno a Vallonina, su circa tremila ettari di superficie, si estendono boschi di faggio, che appartengono al Comune di Leonessa.

Attraverso questi folti e magnifici boschi, sorti in gran parte dopo l'abbandono del centro abitato, come dimostra la diminuita portata del torrente, e dovuti alla cessata coltivazione di terreni scoscesi, si aprirà il secondo tronco della nuova strada. Di tanto in tanto, lungo la valle, si incontra qualche chiarìa, dalla quale si scopre, fra la verde cornice dei boschi, il paesaggio alpestre di non comune bellezza e di severa grandiosità, con la vetta del Terminillo e con le rocce a picco, che rispettivamente sbarrano a mezzodì e cingono ad oriente la valle. La strada, raggiunta la Sella di Leonessa ad est del Terminillo (m. 1910), scenderà facilmente lungo le pendici rocciose e in parte boscose del Terminillo per Prato Comune su Forca Nobile, ove, alla quota di m. 1701 (Piazzale di Campoforogna), si congiungerà con le altre due strade radiali.

Con ciò sarà risolto in pieno il principale dei problemi vitali della Montagna di Roma.

Finalmente, perché si abbia un'idea dei vantaggi pratici che dalla costruzione delle due nuove strade radiali possono derivare al turismo, si confrontino le distanze che oggi separano Forca Nobile da vari centri di importanza capitale, con le distanze che risulteranno dopo aperte quelle strade.

Per Antrodoco il percorso si ridurrà da chilometri 41 a 21; per Teramo da 138 a 118; per Leonessa da 58 a circa 22; per Posta – via Leonessa – da 76 a 39; via Micigliano da 55 a 29; per Ascoli Piceno – via Leonessa – da 157 a 120; via Micigliano da 135 a 110; per Serravalle (nodo per Ascoli Piceno, Fabriano, Macerata) da 93 a 57.

Il Lido e la Montagna di Roma, sotto l'aspetto turistico, sono due complementi necessari della vita dell'Urbe. Per il 1942 il Lido avrà la sua definitiva e decorosa sistemazione: è ben naturale che, per quell'anno, anche l'attrezzatura della Montagna di Roma debba essere portata a quel grado di perfezione che il decoro di Roma esige.

FRANCESCO CHIGI

Napoli Procida Ischia

ED ECCO ISCHIA, L'ISOLA DEL SOLE...

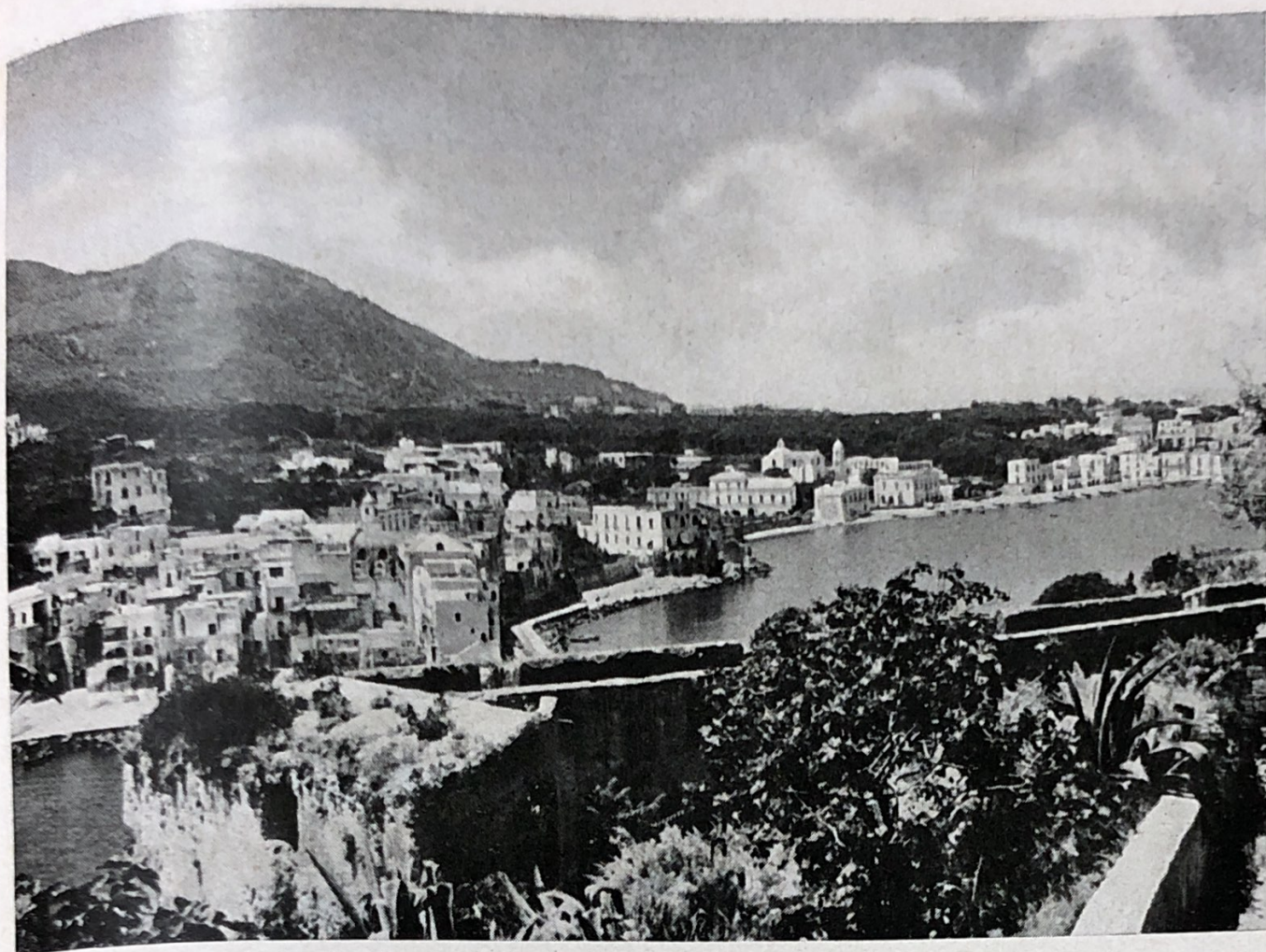
(Fot. Giuv...

Il ritardatario che ha perduto uno dei piroscafi in partenza dal Molo Beverello per Procida-Ischia-Casamicciola-Forio, se ha fretta, può raggiungere lo stesso queste isole col treno che parte dalla stazione elettrica di Montesanto e che è atteso a Torregáveta dalla cosiddetta « *Cumana* », un piccolo battello che ne trasborda i passeggeri. Certo, questo più breve viaggio non può offrire ai nostri occhi lo stupendo panorama che si gode a bordo del piroscafo ordinario. Non è il grande spettacolo del semicerchio di Posillipo – da Castel dell'Ovo alla *Gaiola* – che ci sorprende ogni volta più intensamente con le sue colorazioni, le sue spiagge e le sue villette sparse, queste ultime, per gli scaglioni ar[illegible] e pianeggianti sulla costa, e che, intersecate da luci e da penombre, appaiono, viste dal mare, in rilievo, come a traverso uno stereoscopio. La già melanconica « *Cumana* », che ansima verso Procida – primo scalo della linea – ha, invece, come orizzonte, le lontane, aride e più melanconiche isolette di Ponza e Ventotene.

L'áncora del piccolo piroscafo, dopo un rauco urlo della sirena, dà fondo con uno stanco ed aritmico fragore di ferraglie. Fino a poco tempo fa s'avvicinavano subito al vaporetto grandi gozzi a due lunghi remi e barche da diporto, per ricondurre a Procida i passeggeri imbarcati al mattino per Napoli. Oggi gl'isolani hanno ottenuto dai solerti provvedimenti fascisti il diretto attracco del piroscafo alla banchina. Vi sbarcano vinai, rivendugliolі, qualche impiegato, qualche corriere, qualche prete.

Ed ecco Procida.

Quest'isola, che, nella leggenda, prende il nome da una delle più belle donne del seguito di Enea, quivi sepolta; l'isola, che dai tempi lontani di Roma imperiale fu ritrovo estivo dei più ricchi cittadini dell'Urbe, come lo fu dei Napoletani; che fu patria del famoso *Giovanni*, il vindice dei « beffardi Angioini »; che, insieme ad Ischia, fu la « *fedelissima* » degli Aragonesi; quest'isola incantevole, che seppe le barbarie dei primi corsari, vive oggi di memorie dei primi tempi di Roma fin sotto la signoria dei d'Avalos; vive del fastoso ricordo di essere stata compresa, sulla fine del '700, fra le città del Reame di Napoli.

Ecco le sue casette dipinte nei colori più vari, secondo il gusto dei singoli proprietari. Si alternano il giallo, l'amaranto, il blu, il rosso. Al largo, il vento gonfia le vele delle « tartane », variopinte, adorne, alcune, di un fregio nel mezzo, che riproduce un gran sole a raggiera. Le governano pescatori atletici, ognuno dei quali lascia sulle colline dell'isola il suo pezzetto di terra, che coltiva diligentemente. Qualche cosa delle antiche lotte e degli inevitabili contatti delle loro donne con i corsari di Barbarossa e del Dra-

ISCHIA VISTA DAL CASTELLO. *(Fot. Giunti)*

gut è nei loro volti abbronzati e duri, ma addolciti da uno sguardo buono un po' lento e stanco, sempre pronto però ad infiammarsi di valore e di eroismo, quando, a volte, su semplici barche a remi, si avventurano sui mari di Pozzuoli e di Napoli, pericolanti tra fortunali ed uragani. Sul molo è un odore misto di catrame, di vino, di aranci e di limoni. Attraccati allo scalo, infatti, si dondolano pesanti scafi da carico.

Ivi hanno luogo i corsi della « Scuola per Capitani di Lungo Corso », che offre alla navigazione mercantile circa 300 marinai all'anno.

Morti per il mondo, lassù, nel penitenziario che si eleva, forse, sui ruderi del magnifico pa-

STRALCIO DELLA « CARTA D'ITALIA AL 200.000 », EDITA DALLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA.

ISCHIA È IL PONTE ARA-GONESE.

(Fot. Giunti)

lazzo dei Principi d'Avalos (già un dì mutato in Casino Reale, e poi, verso il '500, in « bagno penale » per i servi), gli ergastolani di oggi tessono la loro famosa « tela di Procida », oppure, con le mani callose, nodose, scolpiscono mirabili statuette di mollica del pane.

Quello che non è facile immaginare è il diverso aspetto che assume l'isola dalla parte posteriore, quella cioè che si apre sul mare ampio e senza orizzonte: tutto un trionfo di luce e di bianco nelle sue campagne e nelle sue casette eguali di stile architettonico arabo. Sembra un'estesa collina sorta da una specie di mare salgariano dei Caraibi. È la parte, questa, più tipica di Procida. Verso occidente, ecco una luminosa e piccola plaga, che dal nostro vocabolo dialettale « chiaia » prende il nome di « chiaiulella ». Ignota non dico ai forestieri, ma a quasi tutti i Napoletani, questa ridente insenatura resta il solitario rifugio di pescatori e di isolani.

Nei tardi pomeriggi fino a notte alta, fra l'isoletta di Vivara e la punta del Castello d'Ischia, nereggiano dal mare, simmetricamente ancorati in alcuni punti stabiliti, grossi barconi, sui quali si elevano baracche per il ricovero notturno dei pescatori. Dal bordo dei grossi natanti sono tese ed affondate le robuste insidie per i robusti scombri che la corrente dell'Ovest, superato che abbia quella delle onde levantine, costringe ad imprigionarsi nelle ben forti gabbie subacquee. Le navi in rotta sanno dove lavorano le « tonnare » e le scansano, come le scansa il piroscafo ordinario che parte da Napoli. Eccolo già nei pressi di Ischia. A prua, nell'estate,

PORTO D'ISCHIA – IL FARO.

(Fot. Giunt[illegible]

fra sacch[illegible]bagagli e cesti ripieni di masserizie, si pigia [illegible]rovana dolente e zoppicante degli artritici [illegible]inciali, raccolti dal « *Monte della Misericc*[illegible] di Casamicciola. In coperta, nel centro [illegible]roscafo, quando le capricciose onde del Can[illegible] di Procida non ne hanno turbato lo stomaco[illegible] ritrovano, e si riconoscono, i fedeli villeggi[illegible] le mamme ciarliere ed i bimbi felici, ch[illegible] punteggeranno domani la spiaggia d'Ischia con i vivaci colori dei loro costumi, con i loro enormi ombrelli faccettati di rosso, di giallo, di turchino. E sul vasto arenile, lambito dal mare, nel cui fondo par che si possano numerare i granelli di sabbia, folgorerà il sole, e le spalliere di pinete fragranti di resina risuoneranno, fin oltre il tramonto, del canto delle cicale ubriache d'aria e di luce.

Dopo raggiunta l'isoletta di Vivara, che già fu di un « signor di Guevara », nel gergo comune divenuto Bevara ed in seguito Vivara, il piroscafo costeggia Castello d'Ischia.

Ed ecco Ischia, l'isola del sole e della primavera perenne.

Gl'immensi beneficî salutari delle sue millenarie acque termali, il verde riposante delle sue vegetazioni, la sua importanza turistica, insomma, non potevano sfuggire – in êra mussoliniana – ad un uomo della sensibilità, del gusto e della attività formidabile del Capo della Provincia.

S. E. G. B. Marziali ha deciso di valorizzare la più bell'isola del nostro golfo. Egli è abituato, come soldato e come alto Gerarca, al « concitato imperio » ed al « celere obbedir ». Dopo anni di abbandono, d'inerzia e di « lasciamo fare a

PORTO D'ISCHIA.

(Fot. Giunti)

Dio!», frase che era l'insegna eroica dei nostri ex amministratori civili, le iniziative che sembravano più audaci sono oggi in corso di rapido studio, e, a cominciare dai mezzi più celeri di comunicazione con Napoli, l'isola è tutta in completo rinnovamento. E dalla cooperazione dei cittadini, dal senso di responsabilità civile, dalla energia che S. E. Marziali ha saputo comunicar loro, molto dobbiamo attenderci per l'avvenire dell'isola stupenda.

...Ecco Ischia... L'origine del suo famoso Castello appartiene ormai alla leggenda. In una notte del '470 avanti l'êra volgare, dopo che i Cumani, abitanti dell'isola, si furono ribellati a Geronte, costui li scacciò sanguinosamente e, assoluto dominatore, edificò il Castello a 6[illegible] piedi dal livello del mare, su di un cono di basalto che, ad Oriente, declinava sul piano sul quale si accedeva dalla parte del mare. Ischia, in quei remoti tempi, fu costituita così dal solo Castello. Il resto era radura incolta.

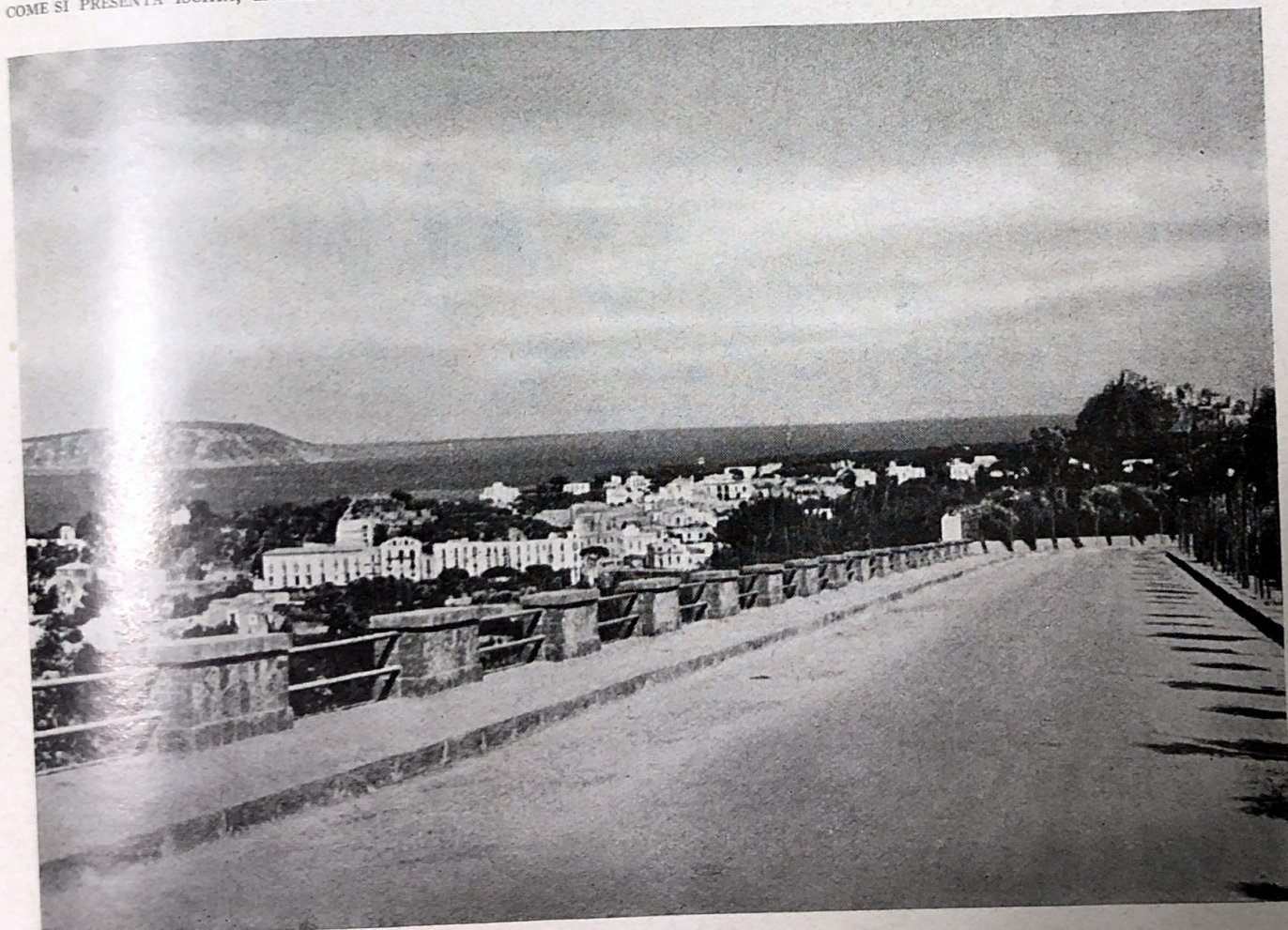
Alfonso I d'Aragona – abolita la via d'accesso al mare – popolò il recinto di 300 suoi fidi. E la Rocca prese il nome di Cittadella. Questo enorme scoglio raccolse, in quei tempi, cinque chiese, un palazzo vescovile, un convento, stabilimenti pubblici e privati, case, cupole, strade, campi coltivati, vigneti, macine per grano, frantoi per olio, il tempio della Giustizia: un mondo su di un cono sporgente sul mare. Tutto fu accentrato nel Castello. Niente abitazioni, se non qualche casolare litoraneo di pescatori. Questa era Ischia: piazzaforte solitaria e solenne. Questo era il Castello: dimora di Re, di Principi, di grandi Capitani, di donne celebri e di letterati.

Le donne, i cavalier, l'arme, gli amori...

Messer Lodovico Ariosto meditò, nella solitudine di questo Castello, nelle stanche ore del coprifuoco, il suo poema immaginoso. Sugli spalti armati si aggiravano Fabrizio e Prospero Colonna, i due più illustri capitani che onorò l'Italia nel secolo XVI. In una notte del febbraio 1525 giunse nel Castello d'Ischia la notizia della battaglia di Pavia, perduta da Francesco I contro gli Imperiali condotti dal Marchese di Pescara, marito di Vittoria Colonna, la quale tante volte chiedeva alla pace del Castello ispirazioni alla sua musa. E pace al suo cuore, innamorato di Vittoria Colonna, chiedeva Michelangelo nella solitudine dell'isola. C'è ancora una finestra dalla quale la celebre donna offriva talvolta il suo volto onesto all'onesto sguardo pensoso del Buonarroti.

Sparsi e biancheggianti sulle colline dell'isola bruciano al sole i paeselli di oggi, i cui radi casolari di un tempo sanno le invasioni barba-

(Fot. Giunti)

COME SI PRESENTA ISCHIA, ENTRANDO IN CITTÀ DAL PONTE ARAGONESE.

(Fot. Giunti)

PANORAMA DI ISCHIA, DALLA STRADA DI CASAMICCIOLA.

UNO SCORCIO DEL CASTELLO D'ISCHIA, VISTO DAL BASSO.

(Fot. Giunti)

piute da Attila ed Odoacre ed i saccheggi dei corsari di Barbarossa, quando — pazzi di terrore — i miseri Ischioti, al primo allarme, riparavano nel Castello inespugnabile, lasciando alla furia devastatrice di Saraceni e di pirati i loro campi ubertosi e i loro [illegible] cellai.

Ecco Barano, Panza, Serrara-Fontana. Ecco i ruderi d'un acquedotto romano. Ecco Moropano. Ancora sopravvive in questo ultimo gruppetto di case alpestri una danza popolare famosa — *'a ndrezzata* —, che simboleggia, nei suoi rudi atteggiamenti e nelle sue minacciose figurazioni, le antiche e brutali aggressioni subite e l'istinto bellicoso lasciato nelle loro vene dai feroci invasori e violatori di donne.

Il ballo viene eseguito da un determinato numero di coppie armate di bastoni, che incrociano fra loro a cadenza, regolata dalla musica. Esso ha le sue norme, la sua scuola e le sue partiture, le sue variazioni, il suo canto ed il costume tipico è quello dei « Moropanesi », i quali sono gli unici impeccabili ballerini di questa danza di tradizione secolare.

Rientra a poco a poco nell'ombra Porto d'Ischia, col suo preistorico cratere spento, trasformato in porticciolo dal Borbone. Sulla scogliera fatta di piccole insenature si staglia la sontuosa dimora, stile arabo, di Giovanni Masturzo, il nomade e valoroso colonnello. . . . La Pagoda si affolla. Ecco gli « Alberelli della Grande Guerra ». Recano ognuno una targhetta corrosa dal tempo, con su incisi, a ricordo, i nomi dei marinai ischioti morti eroi-

LUNGO LA BELLA STRADA DA ISCHIA A CASAMICCIOLA.

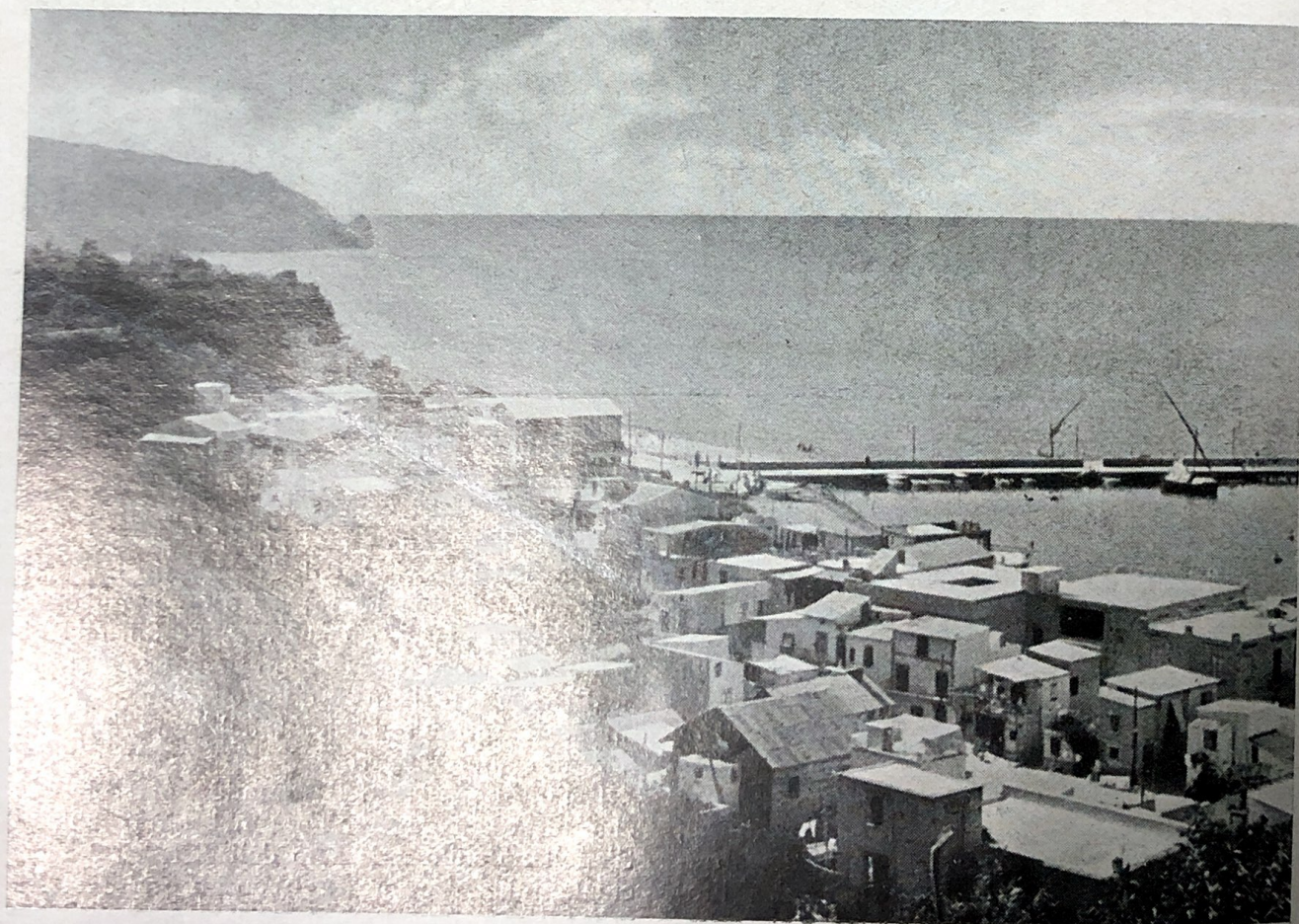
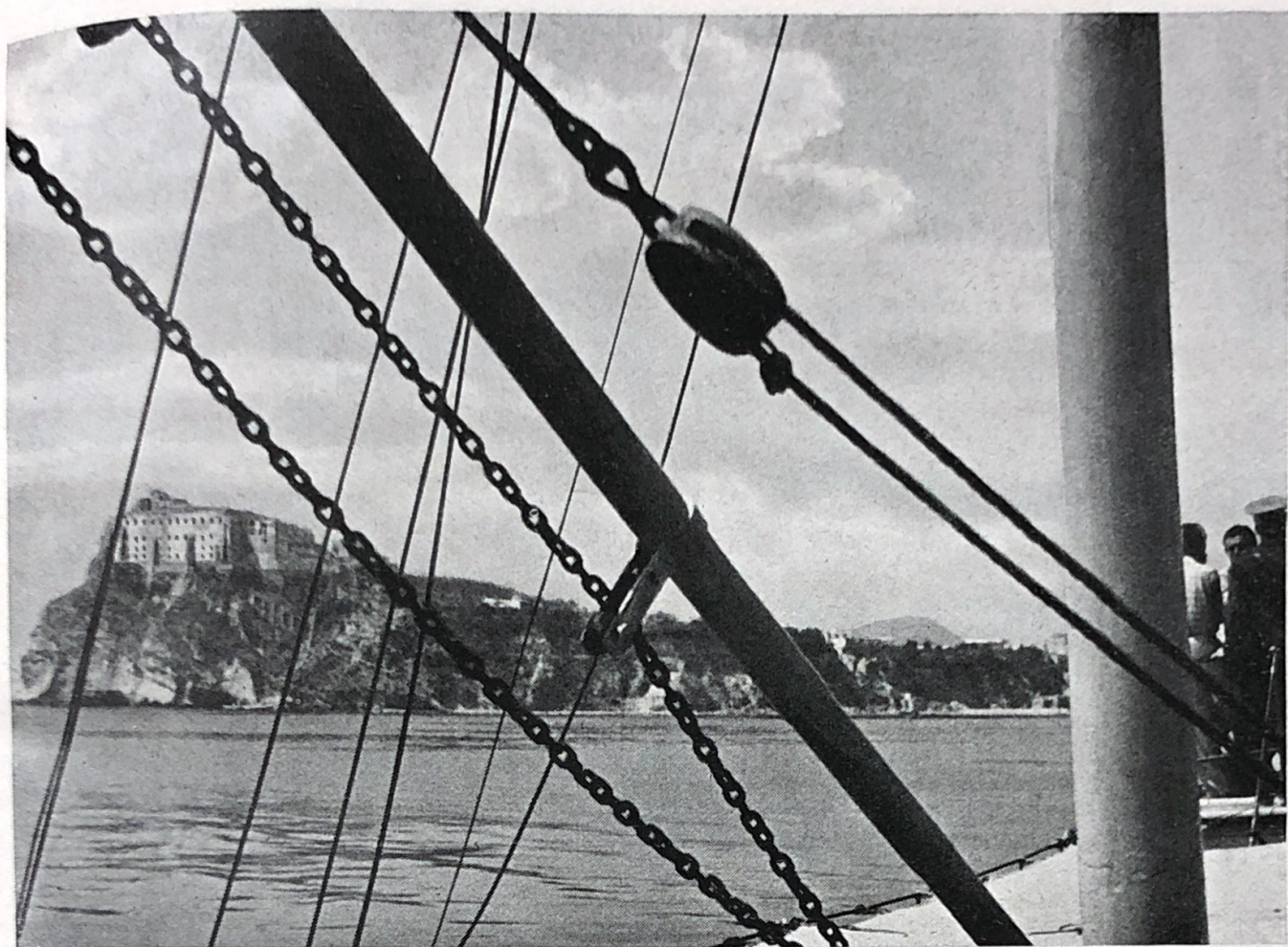
(*Fot.* [illegible]*nti*)

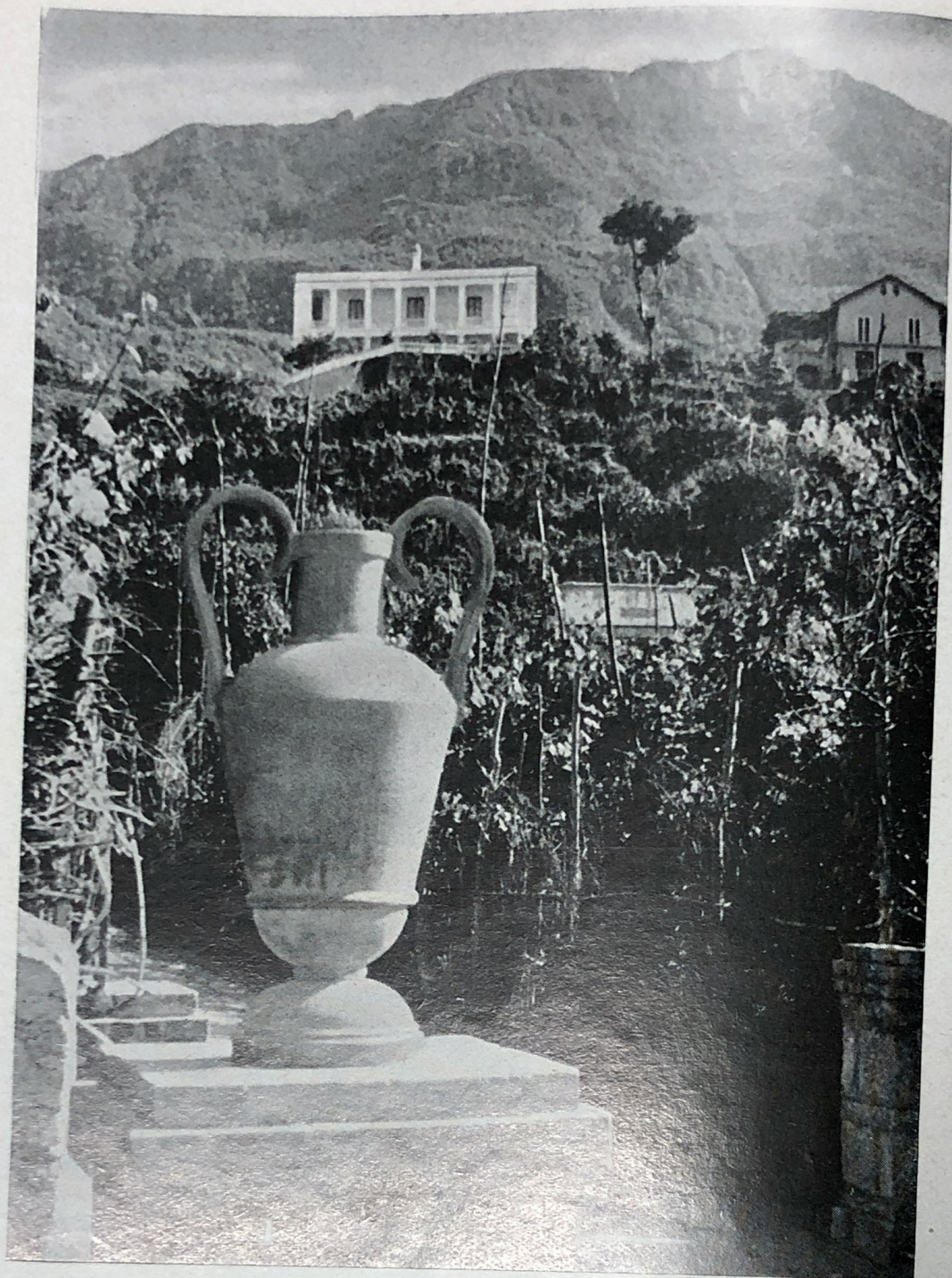
can[illegible]e per la Patria. I monumentini si ergono di[illegible]nte al piccolo mare di Porto d'Ischia e lo[illegible]gantiscono nella storia col sacrificio dei val[illegible] Caduti.

[illegible]ndora degli ultimi raggi Casamicciola, co[illegible] sue alture disseminate di case basse e di gia[illegible]i affioranti tra l'enorme massa di verde d'i[illegible]merevoli gradazioni e sfumature. Nascosta da[illegible]ovi fabbricati è la vecchia Casamicciola, che[illegible]erba ancora nei ruderi i tragici ricordi di un[illegible]isveglio catastrofico dell'Epomeo!

Ritorna nel silenzio il ridente Lacco Ameno, dalle acque termali generose e feconde, attraversato oggi dalla superba panoramica litoranea. E più ad occidente, a poco a poco, l'enorme disco rosso del sole infiamma e tinge di tutti i colori dell'iride il cielo di Forio d'Ischia. L'orizzonte par che ne fermi il cammino sulla linea d'acqua dell'esteso mare dell'antica Partenope, oggi Ventotene. Forio è il richiamo maestoso per le visioni dei tramonti. La contrada, industre per i vini, famosa per gli orecchini d'oro «alla foriana», per le fiorite muraglie a secco che riparano le vie rurali, ha negli stemmi dell'antica cittadella il simbolo di una delle presunte origini del suo nome: un *fiore* in campo azzurro.

È l'ultima parte della grande isola d'Ischia, che resta ancora luminosa nel tardo vespro. S'affollano sullo spiazzato della Chiesa parrocchiale indigeni e forestieri con gli occhi estatici verso il sole, che, improvvisamente, si immerge nelle onde tranquille, senza più luce.

NELLE VICINANZE DI CASAMICCIOLA. *(Fot. Giunti)*

CASAMICCIOLA, CON LE SUE ALTURE DISSEMINATE DI CASE BASSE, , , *(Fot. Giunti)*

PROCIDA, VISTA DA CAPO MISENO. (*Fot. Giunti*)

PROCIDA – LA MARINA SANCIO CATTÒLICO. (*Fot. Giunti*)

CASAMICCIOLA, DAI GIARDINI AFFIORANTI TRA L'ENORME MASSA DI VERDE...

(Fot. Giunti)

Per le chiesette lontane ecco i primi rintocchi gravi dell'« Angelus ».

La sera avanza. La strada d'Ischia, da Porto al Ponte, è gremita di villeggianti. Nella bottega del buon De Angelis – il famoso barbiere-pittore – due stranieri osservano una « marina » d'Ischia. Come al solito, ammirano, commentano con occhio calmo e con labbra appena mosse, ma – ahimè! – non comprano. Ebbene, che monta? De Angelis lavora per la gloria. Non è già noto in Europa il suo nome? Non espone forse a Venezia? Dice: – Ma non lo comprano...

E che significa? Lo compreranno. « È necessario che un vero artista muoia prima di essere qualche cosa ». Ecco uno degli aforismi che il brav'uomo, acceso in volto, proclama, brandendo il rasoio con la destra e lasciando prosciugare il sapone sulle guance dei clienti, i quali, chissà perché, diradano giorno per giorno. Il sacro assioma del De Angelis non persuade la moglie, scarsa di mentalità artistitica, e la « sala *di toletta* » risuona di proteste e di contumelie della donna contro il barbiere-pittore, il quale, una gamba sull'altra, seduto sulla soglia del « salone », agita lo scacciamosche, in dignitoso silenzio.

Senza forse, riconforterà il suo alto spirito stanotte nella gita all'Epomeo. Quando l'alba è prossima, di lassù ci si culla in un sogno di luci e di penombre, dal quale sarebbe preferibile non destarsi, per non avere l'amarezza di ritrovarsi nella realtà banale della vita. De Angelis s'incontrerà con altre comitive di gitanti, che, in

un corteo di carrozzelle, faranno una fermatina verso Porto d'Ischia, presso il *Bar Diaz*.

Il proprietario è un cittadino italiano fra i più benemeriti e fra i maggiormente premiati dal Regime. Ha 15 figli. E la signora, ogni anno, si curva al suo orecchio, e, pudicamente, gliene annuncia un altro. Il fecondo padre, che è un «caffettiere» colto, suole, per questo, ripetere con Dante:

E mentre spunta l'un l'altro matura.

Non paga tasse.

Le 11 di sera. Lassù, sull'Epomeo, sentinella avanzata tra le grotte, ecco la figura ieratica del frate eremita che attende. L'*album* per la firma dei visitatori è pronto. Il frate, padrone del monte, par che vi venga incontro, sbucato fuori da un frastagliamento di catacombe, poiché tali sembrano le preistoriche cave di lava e di tufo che formano lo spento e terribile cratere dominante orizzonti insospettabili. A cielo limpido sono visibili perfino le punte delle Calabrie. Nel tramonto, ecco, appare, fra le mille colorazioni del cielo, il famoso «raggio verde», che tutti pretendono di aver visto con i loro occhi, ma sulla cui esistenza nessuno in cuor suo può giurare.

Ora tutta l'isola dorme, avvolta in un profumo di alghe e di resina. Veglia soltanto alle pendici ribollenti dell'Epomeo tutta una turba insonne di conducenti l'acqua termale attinta alle fonti e ben chiusa nei barili. I piroscafi in partenza li distribuiranno fra i vari paesi del golfo per i bagni a domicilio.

Ecco il rapido zoccolìo degli asinelli risuonante sul selciato deserto.

Il Castello, nell'ombra della notte, riprende la sagoma dei secoli passati.

E come un'antica vedetta sugli estremi spalti, il faro apre il suo grande occhio vigile sul mare.

ERNESTO MUROLO

PROCIDA – LA MARINA GRANDE.

(Fot. Scotto)

UNA CORTINA A RATTOPPI POLICROMI DI VECCHIE CASUPOLE...

VELE ALLA CALA DI PALERMO

Le navi d'acciaio che guardano torve dalle cubbie profonde, fiottano fumo dalle ciminiere capaci e assaltano gli oceani con rombi d'eliche e di motori, rappresentano, indiscutibilmente, una delle immagini più concrete e più vive dell'umano progresso. Ma se accanto ad una di esse tempella pigra e schiva qualche barca a vela, lo sguardo nostro abbandona il mastodonte d'acciaio e s'affissa in quell'[illegible] mula d'antichi tempi [illegible] con amore, come sul volto d'un familiare in una folla indifferente e forastiera.

Ciò deriverà, forse, da un innato senso pittorico, comune a tutte l'anime, che non può non essere attratto da qualche candida forma di vento, palpitante tra due azzurri; o, forse, dal nostro gusto ancora colmo di chiari di luna e di canzoni innamorate cantate sotto vele tese, in lagune tremolanti; o forse, ancora, dall'attaccamento a certi ricordi di scuola che ci riempirono di stupore dietro la scia d'una vela guidata da un uomo fatale: Giasone, Teseo, Ulisse, Enea, Colombo, Magellano. Comunque sia, la vela, fra le tante bellezze che la civiltà nuova ha spodestato, è ancora quella che resiste senza subire arbitrio di mode o di praticità; e rimane l'ornamento più gentile di certi lembi di mare che perderebbero il loro fascino se non tenessero appesi all'orizzonte due bianchi triangolini legati a due gusci che vanno sospinti dal fiato del vento come dal respiro di Dio.

Giusto per tale simpatia ci è stato caro sostare sulla banchina della Cala di Palermo, in estatica contemplazione dei velieri che vi approdano e vi sostano con ciurme scamiciate e scalze, come se ne vedono in certe antiche stampe.

La « Cala » di Palermo è un'insenatura caratteristica, posta tra le banchine ferrigne di Santa Lucia e la passeggiata regale del Foro Italico. Una cortina a rattoppi prolicromi di vecchie casupole con la poesia dei garofani e del basilico alle finestre, le fa da scenario; un intrigo di alberi, di pennoni, di sartìe l'affolla e l'assedia, dandole un aspetto dantesco di selva dei suicidi. Fra corda e corda, però, vele bianche sventolano allegre e sembrano i panni stesi al sole di una famiglia di ciclopi.

... COME L'ALA D'UN GIGANTESCO ALCIONE, REMIGANTE SOTTO VENTO, TRA MARE E CIELO.

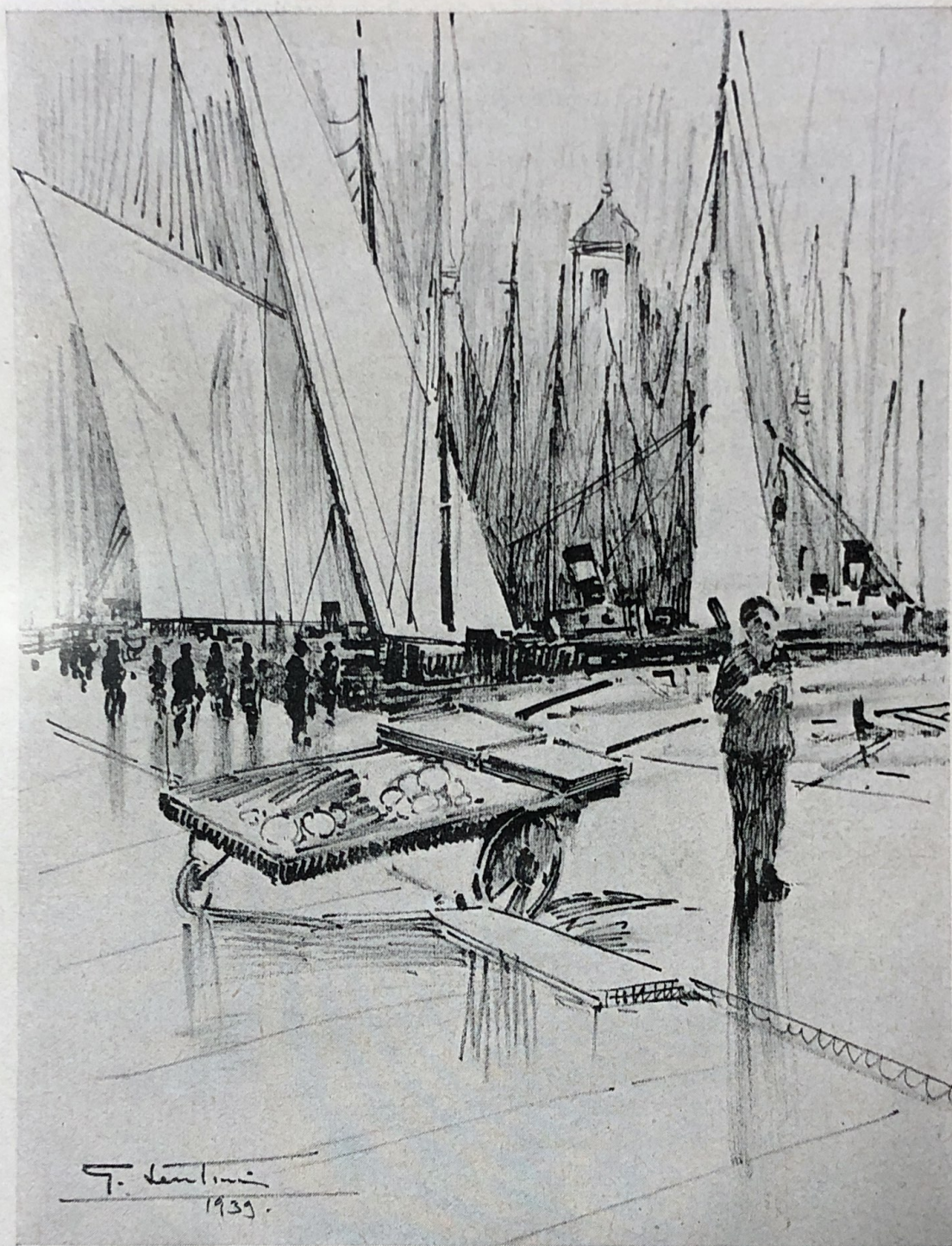
... CONCLUDERE E LIMITARE L'ORIZZONTE TRA LA VIA E LO SPECCHIO D'ACQUA ...

LE VELE BIANCHE SEMBRANO I PANNI TESI AL SOLE.

Seduti sotto la pergola d'una tavernella locale, o sopra uno dei pilieri a cui s'attaccano le gomene, la vita della Cala si può ammirare mentre si squaderna da sé chiara e colorita, folta di tipi e commentata da dialoghi degni delle più saporose commedie dell'arte.

Guardando, non bisogna farsi distogliere dall'imponenza del Monte Pellegrino, che si staglia un po' a sinistra, fulvo e aspro, col nastro bianco della carrozzabile che va sino al Santuario della Vergine Rosalia, col cappelluzzo tondo dell'Osservatorio sulla cima e con il grandioso albergo Utveggio, appollaiato su di uno sprone, fra le pinete, come un falcaccio; né bisogna dare ascolto al richiamo che viene dai giardinetti pensili delle Mura delle Cattive, che tanto piacquero al Goethe; né, sorpassando l'antemurale, si deve correre con lo sguardo lontano, sul mare d'un azzurro di anilina, dove la luce compone e scompone giochi fantastici di riflessi e di iridescenze. Bisogna fermarsi alla Cala col corpo e con lo spirito; concludere e limitare l'orizzonte tra la via che la costeggia sghemba e nera, traversata da carretti ciancianellanti, e lo specchio d'acqua dove le vele si dondolano pigre, come pacifici animali meriggianti satolli all'ombra di alberi stecchiti.

Dall'alba al tramonto la vita vi si svolge quasi sempre identica; solo le stagioni vi arrecano varietà di colori e diversa festosità. Appena si giunge, la sensazione che prima si riceve è di carattere olfattivo. Un odore indefinibile, pene-

... LA CALA APPARE COME UNA GRAN CASA APERTA.

trante, fluttua d'intorno e impregna l'aria e le cose: è un miscuglio di catrame, di salsedine, d'acqua marcia, di frutta fresca, di terra bagnata; e, a seconda dello spirare del vento, ora l'uno, ora l'altro di questi odori predomina; sì che la Cala può, in determinati momenti, parere una spezieria, un frutteto, una taverna e, ahimè, anche un pozzo nero. Poi l'olfatto si abitua, ed è l'occhio che scruta, s'incanta, s'incuriosisce, si diverte.

Al mezzogiorno, o verso l'Ave, sulla tolda di un veliero, o sopra una chiatta, c'è sempre qualche cuoco che sventaglia sotto un fornello, cullando sulle ginocchia un pacco azzurro dalle cui estremità s'affacciano gialli e grossi maccheroni di «zita». Vigile sulla pentola, egli interroga l'acqua e il fuoco e aspetta il momento dell'ebollizione per calare la pasta; un poco discosti, i compagni si arrovellano e discutono sopra una partita a briscola come sopra un piano di battaglia. Sul veliero accanto un vecchio barbuto rappezza poveri panni e pare che cerchi di tanto in tanto l'ago che gli si perde fra le dita nocchiute e torte. Su una barchetta due uomini in piedi discutono animatamente, e quando una ondetta picchia più forte, per tenersi in equilibrio s'afferrano le mani in un gesto di pace contrastante con il loro aspetto litigioso.

La Cala, così, appare come una gran casa aperta, dove ogni inquilino accudisce alle proprie faccende, senza preoccuparsi punto degli altri. La tinta più cupa la dà spesso il carbone

che, ammonticchiato sulle chiatte, viene scaricato quasi di fronte alla Dogana. Uomini neri e diabolici occupano allora la Cala e vanno e vengono curvi sotto le «coffe» ricolme di minerale; e come l'asse, che fa da ponte fra la banchina e la barca, oscilla sotto i loro passi, sembra che danzino un ballo grottesco.

Ma la vita della Cala diventa più gaia e si arricchisce di colori e di profumi dal giugno all'ottobre. Allora vele e velieri si trasformano in canestri capaci, nel cui fondo la frutta splende e ride con colori di smeraldo, d'ambra e di croco. Sulla banchina si estollono piramidi di angurie verde-cupo, di poponi giallo-oro, di pomodori sgargianti, di pere smeraldine, di prugne violette, di uve d'ogni colore, di cipolle argentee, di patate terrose.

Appena i tepori primaverili incominciano a infocarsi, un'altra scena si rinnova giorno per giorno, piena di grazia e di sbarazzineria: frotte di fanciulli nudi, bruniti e lucidi come statuette di rame, si tuffano qua e là fra le vele e gridano, capitombolano, s'immergono, riappaiono grondanti e guizzanti come cefali.

Colori, odori, strilli di fanciulli, vociò d'uomini, risa di donne, strepiti d'argani, battere di martelli, cigolìo di legni, sciacquìo di ondette, sventolìo di panni, di vele, di tele, canti lunghi e melanconici, squilli di tromba della vicina caserma di finanza, battere di remi dei canottieri della Doria, ecco la Cala pittoresca.

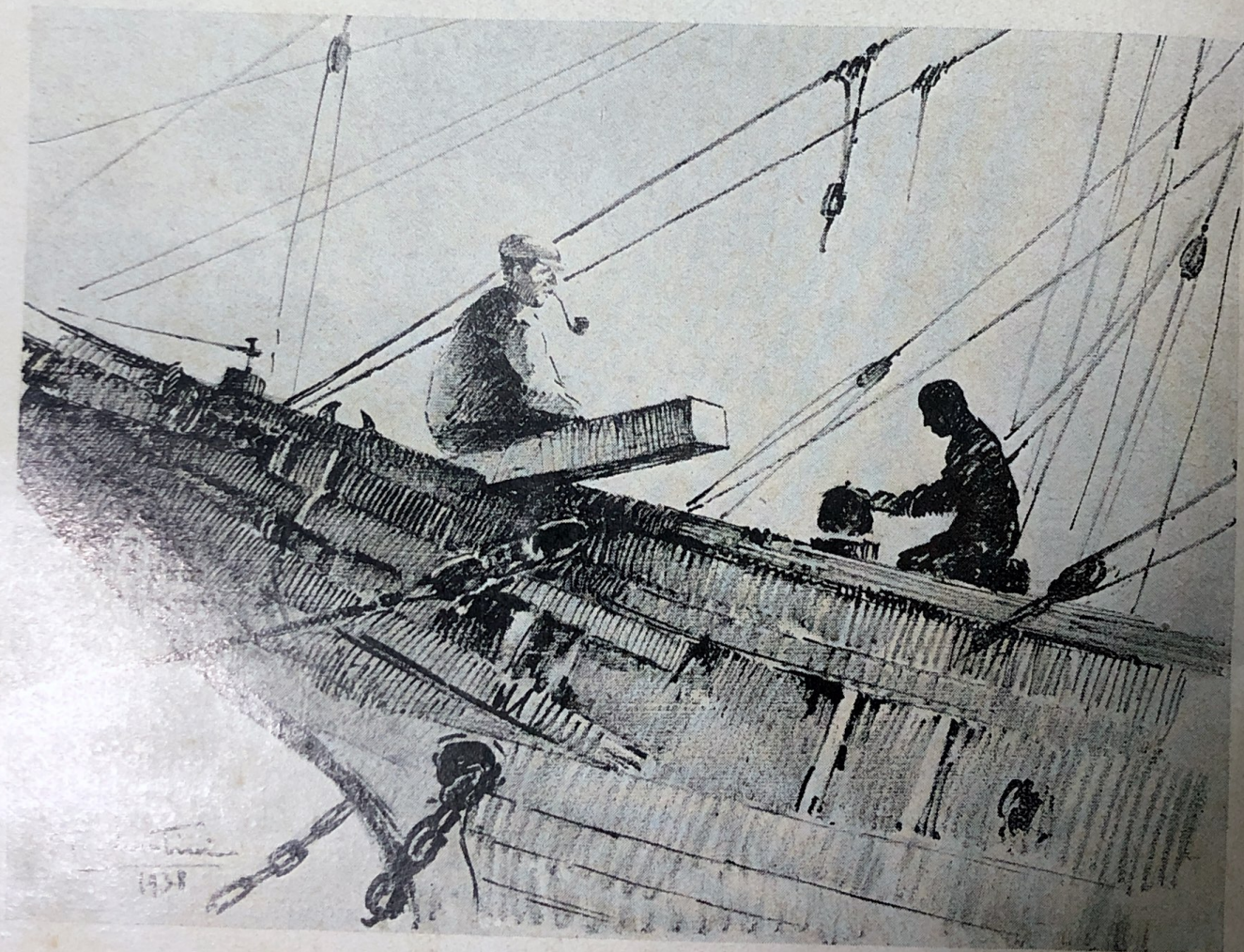
Ora un veliero snello ha lasciato l'ancora ed ha alzato tutte le sue vele; il vento lo investe, vi corre a rifoli, zufola fra le sartie, giuoca a rimpiattino, gonfia, sgonfia le tele; vividi riflessi bianchi tremolano nell'acqua scura e pare la purifichino; barchette minuscole vi girano d'attorno come cavallette. Dalla banchina una donna leva alto sulle braccia forti un bambino.

Un grido di comando, lo strepito di un argano, lo stridere di due corde tese e la bella nave si avvia con la gloria delle sue vele garrenti come bandiere. Dalla tolda sale una canzone:

Amici amici ca 'm Palermu jti
mi salutati dda bedda citati...

Quando il veliero ha doppiato l'antemurale, dalla banchina di Santa Lucia un transatlantico grigio s'avventa al largo con la furia dei suoi motori; ma l'occhio nostro non lo segue, fisso com'è su quelle vele che ora si sono fuse in una e palpitano, come l'ala di un gigantesco alcione, remigante sottovento, tra mare e cielo.

(*Disegni di G. Lentini*)

VINCENZO GUARNACCIA

... VIGILE SULLA PENTOLA, EGLI INTERROGA L'ACQUA E IL FUOCO ...

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA CTI

CARLO PORRO

Il 19 aprile, all'età di 85 anni, cessò improvvisamente di vivere, a Roma, il Generale di Armata Carlo Porro dei Conti di Santa Maria della Bicocca, Ministro di Stato e Senatore del Regno, da 14 anni Consigliere del nostro Sodalizio.

La religione della Patria era tradizionale nella sua famiglia. Suo padre fu uno degli animatori della gioventù lombarda negli anni che precedettero immediatamente il '48, e nel marzo dell'anno fatidico fu membro del Governo provvisorio; mentre un suo zio, ardente cultore delle scienze, sacrificò la vita alla Patria cadendo nello stesso anno alla battaglia di Melegnano, e un suo cugino, dopo aver preso parte alla campagna del 1866, attratto dal fascino di paesi esotici e lontani, divenne esploratore e fu ucciso durante una spedizione nell'Harar, pioniere inconsapevole della conquista dell'Impero.

Il generale Porro, nato a Milano nel 1854, a 21 anni usciva dall'Accademia sottotenente di artiglieria con un corredo di dottrina insolito alla sua età. Nel 1880 insegnava già storia militare in quella stessa Accademia di Torino dove cinque anni prima era discepolo. Ma la sua vera vocazione era la geografia, e coltivò questa scienza con una passione irresistibile fino ai suoi ultimi anni, dopo averla insegnata dal 1893 al 1898 alla Scuola di Guerra, contribuendo a ricondurre in onore una disciplina da tempo negletta e in cui hanno radice e fondamento tutte le scienze.

La rapida carriera militare gli meritò l'alto ufficio di Sottosegretario alla Guerra e poi l'offerta del portafoglio dello stesso Dicastero, che egli – nella sua inflessibile coscienza – non volle accettare, perché il Governo d'allora gli rifiutò i mezzi materiali necessari a rinvigorire la compagine dell'Esercito. Nel 1915, scoppiata la Grande Guerra, fu nominato Sottocapo di Stato Maggiore dell'Esercito, a fianco del generalissimo Cadorna, di cui fu devoto collaboratore sino al novembre 1917.

I suoi studi geografici lo designarono alla vice-presidenza della Società Geografica Italiana e a far parte del nostro Consiglio. L'Università di Torino gli conferì, nel 1931, la laurea honoris causa in Scienze geografiche e geofisiche, e la letteratura geografica ebbe da lui notevole contributo di studi e di pregevoli pubblicazioni, tra cui ricordiamo: Guida allo studio della geografia militare; Carta corografica-ipsometrica del Regno d'Italia e regioni contermini; Atlante dei ghiacciai italiani; Cattura e conservazione della neve in montagna, e molte altre.

Dalla sua alta competenza in materia la C.T.I. ebbe illuminato consiglio e cooperazione alla propria attività geografica, di cui Egli fu sempre caldo propulsore: fra l'altro, fu membro autorevolissimo della Commissione per l'aggiornamento del grande Atlante Internazionale e rappresentò la C.T.I. nella Commissione aggiudicatrice dei premi relativi ai Concorsi annuali banditi dalla R. Società Geografica Italiana per le migliori tesi di laurea in geografia.

Per la nostra Consociazione fu ed è titolo di onore e di fierezza aver annoverato l'illustre Uomo fra i suoi più autorevoli elementi direttivi, e la di Lui repentina scomparsa è motivo per tutti – Dirigenti e Soci – di profondo e sincero cordoglio.

Egli lascia fra noi un vuoto non facilmente colmabile e un indimenticabile ricordo.

L'ENCOMIO SOLENNE DELLA REALE ACCADEMIA D'ITALIA ALLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

Il giorno 21 aprile, consacrato al Natale di Roma e alla celebrazione della Festa del Lavoro, la Reale Accademia d'Italia fu convocata in seduta plenaria, nell'aula di Giulio Cesare del Palazzo Senatorio in Campidoglio, all'augusta presenza del Re e Imperatore, per il conferimento del Premio Mussolini e dei Premi Accademici.

Il Premio Mussolini è stato assegnato, a coronamento di una «feconda operosità di studioso, di maestro e di realizzatore», ad Arrigo Serpieri.

Dopo il Premio Mussolini – afferma S. E. Francesco Orestano nella sua relazione – «l'encomio solenne è la più alta distinzione che la Reale Accademia d'Italia conferisca nell'annuale Festa del Lavoro intellettuale italiano». La Classe delle Scienze Morali e Storiche, alla quale spettava quest'anno designare i meritevoli dell'«encomio solenne», ha limitato il conferimento di così alta distinzione a due soli casi, uno dei quali concerne il nostro Sodalizio, cui è stata concessa con la seguente motivazione:

«Alla Consociazione Turistica Italiana, per la sua vastissima opera scientifica nel campo geografico e cartografico, per la creazione di una ricca letteratura turistica, e principalmente per le sue pubblicazioni destinate a diffondere – con la *Guida d'Italia* in 24 volumi e con la monumentale raccolta de *Le Vie d'Italia* – la conoscenza della nostra Patria nelle sue bellezze naturali, negli aspetti più interessanti della vita sociale e nelle più moderne realizzazioni tecniche, non meno che nei suoi incomparabili tesori archeologici e artistici».

Tra le molte felicitazioni pervenute alla C.T.I. per questo solenne encomio, ci piace segnalare il telegramma di S. E. Alfieri, Ministro per la Stampa e la Propaganda:

«Mi felicito vivamente per alto riconoscimento Reale Accademia d'Italia codesto benemerito Ente».

L'atto col quale il supremo Consesso delle Lettere, delle Scienze e delle Arti del nostro Paese ha voluto premiare un'attività inflessibilmente intesa da oltre quarant'anni a servire la Patria e i suoi più alti interessi morali, è da noi considerato, più che un premio, un generoso impulso animatore a intensificare l'opera consacrata dalla C.T.I. ad una sempre più estesa e profonda conoscenza dell'Italia imperiale, nei suoi fasti e nella sua potenza creatrice.

La "Campagna del mezzo milione".

Fra i possessori dei «Buoni Premio» compresi tra i numeri 4800-5000 sono state, negli ultimi mesi, sorteggiate due copie dell'*Atlante Internazionale*. La sorte ha favorito i Consoci: Ten. Paolo Badino, Comando Superiore R. Guardia di Finanza dell'A. O. I., Addis Abeba; 1° Cap. Mario Vertuani Console Mil. della C. T. I., R. Accademia di Artiglieria e Genio, Torino.

Un dono della C.T.I. ai suoi Soci anziani: il "Distintivo del Quarantennio".

L'iniziativa di distribuire il *Distintivo del Quarantennio* ha incontrato il generale consenso dei vecchi Soci, dai quali riceviamo plausi e tangibili segni di riconoscenza, quali, ad esempio, la presentazione di nuovi Associati e l'integrazione della loro quota di Soci Vitalizi.

Uno di essi scrive: «I vecchi Soci che hanno potuto beneficiare, in tanti anni di vita facile, dei ricchissimi doni distribuiti dal Sodalizio, dovrebbero ora farsi promotori di una dimostrazione collettiva di riconoscenza»; e vorrebbe che i vecchi Soci Vitalizi aderissero in massa all'integrazione della quota. Possiamo dire che questa iniziativa è già in atto da molti mesi, poiché in maggioranza i Vitalizi che si trovano in condizione di poter affrontare il non lieve sacrificio hanno già provveduto ad allineare la quota e non pochi, inoltre, di coloro che non possono affrontarlo in una sola volta provvedono alla integrazione a rate mensili di L. 20.

Tornando al Distintivo, avvertiamo che abbiamo iniziato lo spoglio del nostro schedario, allo scopo di inviare direttamente ai Soci anziani, anche senza che ce ne facciano richiesta, il tanto bene accetto Distintivo. Si tenga però presente che le schede da consultare sono circa 450.000: i Soci che appartengono al Sodalizio da quarant'anni e che ancora non hanno ricevuto il Distintivo, possono quindi facilitare il nostro compito scrivendoci. Ne saremo loro gratissimi.

"Le Vie del Mondo".

Ecco il sommario del fascicolo di giugno de «Le Vie del Mondo»: U. ADEMOLLO, *L'Ucraina*; M. CRAVERI, *Le risorse economiche della Spagna*; M. MASIA, *Turchia d'oggi*; A. MARPICATI, *Pionieri del lavoro italiano nel mondo: Rodolfo Crespi*; L. RAMAGNI, *La palma da cocco nel Venezuela*; G. BOSANO, *Vita goliardica femminile in America: Wellesley College*; «*Di paese in paese*», notiziario geografico-statistico.

Il ricco fascicolo (112 pagine, 128 fot., 9 cartine, 3 tavole a colori) è in vendita a L. 5. Abbonamento annuo L. 50,50; semestrale L. 25,50.

SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Completiamo la pubblicazione dei nomi dei Soci Vitalizi che nel 1938 hanno conguagliato la quota sottoscritta al momento della loro adesione al Sodalizio con l'attuale di L. 350, riconfermando che anche quest'anno il plebiscito prosegue intensamente.

L'integrazione ha carattere volontario. Il conguaglio si può fare anche a rate, mediante versamenti non inferiori alle L. 20 ciascuno e in un periodo non superiore ad un anno. Il premio a scelta concesso per il 1939 ai Vitalizi a quota 350 verrà pure assegnato a coloro che effettueranno il conguaglio a rate, subito dopo il versamento della prima rata, e la speciale tessera di benemerenza sarà inviata a conguaglio completato.

La somma necessaria all'allineamento della quota è di L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 150 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1932 a tutto il 31 dicembre 1935; L. 100 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1936 al 31 dicembre 1937.

Gambetta Giov. Batt. – Cicagna.
Granelli Enrica – Zibello.

Hensemberger comm. S. – Roma.
Honegger Paolo – Bergamo.

Istituto Sacro Cuore di Gesù – Siena.
Iavagnilio G. – Cons. C.T.I. – Bella.
Istituto Gonzaga – Milano.
Isola Gaspare – Dergano.

Lambertenghi Virgilio – Milano.
La Torraca Vito – Tripoli.
Lazzeroni Marcella – Lucca.
Levi Mario Augusto – Roma.
Liberati rag. Arnaldo – Asmara.
Luscia Eugenio – Bagnolo Mella.
Lombi dott. ing. Giuseppe – Jesi.
Lugano geom. Carlo – Cengio.
Locascio Giulio – Bengasi.
Lechi rag. Umberto – Brescia.
Laureati march. dr. cav. uff. Ferdinando – Macerata.
Lavello avv. Arturo – Genova.
Licheri dott. Bachisio – Cabras.
Lichti Nicola – Milano.
Locatelli cav. uff. Luigi – Milano.
Leibl comm. Giulio – Zara.
Lopresti rag. Guglielmo – Taranto.
Loro Piana Francesca – Quarona V.
Loro Piana Elda – Quarona V.
Loro Piana Maria – Quarona V.
La Stella Vincenzo – Pisa.
Luci dott. cav. uff. L. – Trieste.
Lo Presti dott. ing. S. – Milano.
Locarno rag. Corintio – Gallarate.
Limiero Ignazio – Alessandria.
Lombardo Giuseppe – Piacenza.
Lancellotti Luigi – Roma.

Mortola Agostino – Genova.
Milanta rag. Eriberto – Rapallo.
Meierhofer Pio Enrico – Intra.
Manetti dr. Mario – Riglione.
Melillo Michele – Foggia.
Muratore avv. gr. uff. N. – Roma.
Merli cav. Francesco – Milano.
Moncalvo Riccardo – Torino.
Motta Guido – Ferrara.
Maggia Margherita – Torino.
Mezzarolo don F. – Trevignano.
Morra dott. Teodorico – Torino.
Montù avv. E. – Alessandria d'Egitto.
Magnaghi Domenico – Milano.
Morelli rag. C. di N. – S. Gennarello.
Montini Leone – Padova.
Mazza rag. Felice – Alassio.
Molinari Sievers E. – Gavi Ligure.
Marchini Giovanni – Chiavari.
Messaggiero di S. Antonio – Padova.
Margutti Padre Guido – Milano.
Monastero dott. ing. comm. Francesco – Palermo.
Mattioni Vincenzo – Udine.
Marras Ignazio – Casarano.
Marchese Salvatore – Catania.
Martino don Leonardo – Tropea.
Moggi Pietro – Firenze.
Merlin Ida ved. Gaslini – Milano.
Monti Giulio – Belgioioso.
Menichelli rag. cav. U. – Villamagna.
Mapelli rag. cav. Martino – Roma.
Mantelli dr. G. B. – Milano.
Marchio ing. cav. Lorenzo – Andria.
Macaluso Giuseppina ved. La Rosa – Palermo.
Meda Luigi – Monza.
Musso Ada – Genova.
Mattalia Giacomo – Caldonazzo.
Martini ten. col. cav. Pio – Ivrea.
Molli Boffa dr. arch. A. – Torino.
Morra Serafino – Torino.
Maioli don Enea – S. Martino di G.
Montanari Saulle – Parma.
Mantegazza Cesare – Milano.
Mascotto Franc. – Marano Ticino.
Maestri Carlo – Novara.
Mollica Angelo – Bellizzi Irpino.
Mellini Tristano – Trieste.
Magnani dr. ing. cav. G. – Milano.
Martini Giovanni – San Remo.
Mazzi cav. Marco – Milano.
Milani cav. Giov. – Busto Arsizio.
Milani cav. Gius. – Busto Arsizio.
Montemartini Attilio – Milano.
Manifatt. Lane Borgosesia – Torino.
Manzetti Anna – Milano.
Meneveri Pio – Milano.
Mojola Ottaviano – Milano.
Mortara Mario – Saluzzo.
Mombelli Franc. – Casale Monferr.
Maggi rag. A. – Borgo S. Lorenzo.
Mondaini dr. Guido – Roma.
Magni Enrico – Milano.
Mantero Riccardo – Como.
Mattioli dott. ing. D. – Baruchella.
Morelli di Popolo gen. comm. Guido – Roma.
Mikuleczky Francesco – S. Michele Appiano.
Maffi Giovanni – Sarnico.
Monassi mons. Leonardo – Adria.
Michelatti cap. M. A. – Torino.
Mira rag. Giuseppe – Milano.
Menestrina Fortunato – Trento.
Masala cap. Francesco – Gondar.

Nediani prof. Paolo – Bologna.
Noè Federico Alessandro – Milano.
Nani Mocenigo conte avv. Lodovico – Venezia.
Negro Giuseppe – Vado Ligure.
Nobile Vittorio – Voghera.
Niccoli avv. cav. Gustavo – Milano.
Neri Mario – Orbetello.
Nicolini prof. Argentina – Milano.

Orlando dr. comm. Giuseppe – Fornaci di Barga.
Ottaviano avv. comm. G. – Roma.
Olivero Padre Luigi – Gimma.
Officina Milit. Trasmissioni – Roma.
Ospedale Italiano – Buenos Aires.
Orsini Rodolfo – Roma.
Ottino s. ten. Cesare – Torino.
Ongarato Piero – Venezia-Mestre.
Orlandi cav. Giovanni – Milano.

Piva Giobatta – Carpenedo di M.
Passeri cap. rag. Leopoldo – Brescia.
Premoli dr. Luigi – Lodi.
Pini Giovanni – Bologna.
Pini dott. Oliviero – Firenze.
Pessina Renzo – Milano.
Parmeggiani dott. Guido – Borgonovo Val Tidone.
Pozzani seniore Bruno – Torino.
Perozzi Aldo – Milano.
Paone Nicola – Aversa.
Poliseno cap. dr. Nicolò – Lero.
Pagani Mario – Londra.
Pezza Alfredo – Genova.
Pietrobon rag. Marco – Venezia.
Pedrelli Giuseppe – Belluno.
Panchetti sac. Cesare – Gorizia.
Pani rag. Sebastiano – Bengasi.
Piva dott. Achille – Cordignano.
Panin Umberto – Trento.
Paolini prof. dr. Alfredo – Ancona.
Pimpinelli Giorgio – Bari.
Pisciotta Giuseppino – Patti.
Passerini S. E. avv. gr. uff. Luigi – Modena.
Ponzio Carlo Emanuele – Torino.
Pellegrino dott. ing. G. – Salerno.
Passatore Giulio – Pegli.
Pagano Domenico – Roma.
Pozzoli Emma – Milano.
Pollastri Cesare – Vercelli.
Puglia Raffaele – Pigna.
Petrella Ferdinando – Acerra.
Pec Carlo – Cave del Predil.
Petrini dott. Carlo – Osimo.
Pini Tebaldo – Mogadiscio.
Pedone rag. Alberto – Roma.
Pedrazzoli dott. Umberto – Monza.
Polonio s. ten. Prospero – Garian.
Pozzi Eleno – Cremona.
Provenzano avv. Francesco – Roma.
Patanè comm. Alfio – Monaco.
Pasini rag. Arnaldo A. – Milano.
Pasotti Agostino – Brescia.
Pastena not. comm. Alfonso – Torre del Greco.
Pennati rag. comm. G. C. – Milano.
Politini Salvatore – Catania.
Pezzullo Vincenzo – Napoli.
Pastore Valanzasca Luigi – Genova.
Polizzi Gaetano – Niscemi.

Pontoglio nob. Lodovico – Capriano-Azzano.
Peretti I cap. rag. cav. Cirillo – Asmara.
Piazza cav. G. P. – Valparaiso.
Pieri Adriana – Udine.
Piacentini Ferdinando – Torino.
Pagan Giuseppe – Venezia.
Pedace rag. comm. Vinc. – Napoli.
Piacentini rag. O. – Buenos Aires.
Piazza Carlo – Monza.
Paoletti Giuseppe – Milano.
Paoli dott. prof. Guido – Genova.
Proserpio Luigi – S. Giovanni di Lecco.
Petruzzi Angelo – Putignano.
Pagliero rag. cav. Oreste – Console C.T.I. – Castellamonte.
Piccolo dott. ing. Fortunato – Napoli.
Prussia geom. Pier Luigi – Parma.
Pucci dr. Giorgio – Asmara.
Pozzetti rag. cav. Luigi – Nervi.
Parcolari ten. col. cav. uff. Antonio – Milano.
Pagani Alberto – Roma.
Protti Vittorio – Vigevano.
Puricelli dott. ing. Gius. – Padova.
Perret dott. Ugo – Bussi Officine.
Pignone ing. Silvio – Milano.
Palumbo Mirone dott. S. – Paternò.
Perotti conte avv. gr. uff. Benedetto – Roma.
Paracchini Carla – Meina.
Pelizzari Augusto – Marebbe.
Pastori Gian Luigi – Milano.
Perruchon can. Corrado – Console C.T.I. - Aosta.
Pennacchio Alessandro – Cremona.
Pavia dott. ing. Cesare – Milano.
Pagnoncelli Toni avv. A. – Roma.
Pittaluga Marcello – Alessandria.
Pescini mons. Giuseppe – Roma.

Quaglia avv. Orazio – Torino.

R. Scuola Secondaria di Avviamento Professionale – Vittoria.
R. Liceo Ginnasio « Plana » – Alessandria.
R. Istituto Tecnico Commerciale per Geometri « Umberto I » – Ascoli Piceno.
Rondini dott. Bruna – Bologna.
Riccardi F. – Civita Castellana.
Radice Eugenio – Milano.
Recagno cap. Alessandro – Cogoleto.
R. Università – Gabinetto di Geografia Generale – Milano.
Rossetti prof. Cosimo – Console Scol. C.T.I. – Cosimo Salentina.
Repossi dott. Enrico – Como.
Riviera Giuseppe – Torino.
Ramponi Lionello – Bologna.
R. Ginnasio – Piazza Armerina.
R. Istituto Magistrale « Maria Pia di Savoia » – La Spezia.
Rizzoli prof. Giuseppina – Bologna.
Reggio Eli – Trieste.
R. Provveditor. agli Studi – Trento.
Roggiero maresc. capo Enrico – Addis Abeba.
Ranzini Iride – Milano.
Ratti cap. rag. cav. Carlo – Barentù.
Ridolfi gen. comm. Edoardo – Bari.
Romagnoli Coletta Elena – Roma.
R. Università degli Studi – Roma.
R.A.C.I. – Tripoli.
Rosetti dott. Enrico – Cesena.
Riva Francesco – Rocchette.
Russo ten. Ugo – Zavia.
Rampini don Mauro – Milano.
Romiati dott. Giorgio – Padova.
Ragusa Giuseppe – Console C.T.I. – Crenovizza.
Ranchet dott. Leopoldo – Gallarate.
Rocco rag. Giuseppe – Chiari.
Re Merope – Padova.
Rossi Solutor Franco – Morano Po.
Righi dott. comm. Enrico – Milano.
Rubini Marialuisa – Torino.
Remondini cav. Luigi – Bologna.
R. Scuola Secondaria di Avviam. Profess. « Cesare Cantù » – Como.
Riboni don Antonio – Varese.
Ribolati Dario – Verona.
Rolla Guido G. – Gravellona Toce.
Ricordi rag. Max – Milano.
Rota Guido – Bergamo.
Ricco ten. Francesco – Console Mil. C.T.I. – Barletta.
Rostagno rag. Levi – Torino.

Stecco ten. Alessandro – Console Mil. C.T.I. – Treviso.
Suppi Olinto – Milano.
Santarini Decio – Legnano.
Silva Francesco – Genova.
Soncini rag. Olindo – Colorno.
Senni conte dott. ing. P. – Bologna.
Sorasio ing. Umberto – Trieste.
Spigliati col. rag. cav. uff. Carlo – Firenze.
Sergio Carmelina – Vinadio.
Sommavilla Aldo – Agordo.
Simonis comm. Giuseppe – Cavaliere del Lavoro – Torino.
Serra I cap. Mario – Bordighera.
Socci Dario – Rimini.
Schiavoni Sabini avv. Giovanni – Manduria.
Silvestri dott. prof. Silvestro – Roma.
Santi dott. Sebastiano – Sortino.
Speranza Eugenio – Napoli.
Sperandio Angelo – Caoria di Primiero.
Steri Roberto – Trieste.
Sogno dott. ing. Emanuele – Torino.
Sacchi don Agostino – Milano.
Schiavio Luciano – Como.
Sala Ernesto – Vigevano.
Scala Armando – Torino.
Scolastico dr. ing. cav. Corrado – Campo Tizzoro.
Schenk Rodolfo – Firenze.
Spreafico Clemente – Cividate M.
Saladino Eduardo – Porto Salvo.
Spada Michele R. – Spinazzola.
Sartori Mario – Mogliano Veneto.
Soc. An. Fertilizzanti Naturali « Italia » – Roma.
Sodini rag. Carlo – Buenos Aires.
Scarselli rag. cav. uff. Galileo – Roma.
Savagnone avv. cav. Salv. – Palermo.
Sgarbi rag. Leonello – Tabellano.
Serena rag. Giuseppe – Firenze.
Seira geom. Giuseppe – Console C.T.I. – Salussola.
Sessa don Marco – Somma Lomb.
Scevola dott. Enzo – Pavia.
Seniga Claudio – Brescia.
Savini Giacomo – S. Benedetto Po.
Skull Wottawa Anna – Fiume.
Solari Gerolamo – Zoagli.
Seminario Vescovile di Ascoli P.
Scalzo dr. ing. Luigi – Roma.
Serafini Alessandro – Milano.
Severgnini dott. Francesco – Crema.

Taggeo rag. Adolfo – Siracusa.
Tiboldo cav. uff. Franc. – Torino.
Tade ten. col. cav. Scipione – Milano.
Tommasini ing. Duilio – Ferrara.
Tonazzi dott. cav. U. – Roverbella.
Toscano avv. comm. Franc. Saverio – Cassano all'Jonio.
Toscano Vincenzina – id.
Tura Franco – Venezia-Mestre.
Tagliabue Aldo – Milano.
Toller Carla – Trento.
Talone Padre Cesidio – Incoronata d'Istonio.
Trotta cav. Corrado – Livorno.
Torelli nob. Luigi – Novi Ligure.
Tenuta ten. Salvatore – Catanzaro.
Tabanelli col. gr. uff. Odoardo – Roma.
Tomasini rag. Renato – Kucova.
Trombetta Carla – Milano.
Tavella Giuseppe – Asti.
Trucco Mario – Torino.
Tagliaferri Bortolo – Rovato.
Tinivella dott. sac. Simone – Roma.
Ticozzi rag. Alberto – Milano.
Tramanzoli Martino – Grosio.
Trespi Erminio – Belgioioso.
Tosi ten. G. – Miramare di Rimini.
Tartaglia Luigi – Savona.
Tornaghi rag. Mario – Mariano C.
Tidei Alverio – Portolago.
Trevissoi dr. ing. comm. Vincenzo – Savona.
Tavani Virginio – Console C.T.I. – S. Martino al Tagliamento.

Ubaldini Augusto – Imola.
Urzati Pietro – Sassari.
Ugolini prof. ing. G. B. – Roma.
Ulrich Edvige – Roma.
Ubertalli Silvio – Fagnano Olona.

Veronese dott. Dom. – Grisolera.
Vicentini dott. ing. Giov. – Roma.
Viviani Angelo – Brescia.
Villani rag. cav. Orazio – Roma.
Vettori Eugenio – Ougherti.
Votta rag. Pietro – Torino.
Varesi Giannino – Sesto S. Giovanni.
Verquera Edoardo – Tripoli.
Verderi Giuseppe – Fiorenzuola d'A.
Venturi Ginori marchese Nello – Firenze.
Violi dott. Luigi – Matera.
Venturi Ginori marchese cap. Roberto – Console C.T.I. – Firenze.
Vismara rag. E. – Abbiategrasso.
Vercelli Battista – Busto Arsizio.
Virgili Virgilio – Pisa.
Vignoli rag. dr. Giuseppe – Bologna.
Ventimiglia di Monteforte barone ing. Guglielmo – Milano.
Von Wedel Charlotte – Berlino.
Vinciguerra Mario – Torino.
Vezzini Giuseppe – Casalbuttano.
Viazzo Luigi – Vercelli.
Vigliardi Paravia comm. Tancredi – Torino.

Waelterlè Ubaldo – Milano.

Zingales Candeo Maria – Padova.
Zorn don Federico – Bergogna.
Zabini dott. ing. Romano – Piacenza.
Zerbato comm. Fermo S. – Dalmine.
Zammaretti Ettore – Milano.
Zonghi Lotti Giorgio – Milano.
Zitta Gloriana – Verona.
Zangheri rag. Luigi – Rimini.
Zaffagnini prof. dott. A. – Bologna.
Zangheri Luigi – Bologna.
Zerbo dott. ing. F. – Chirignago.
Zavaritt dott. Giulio – Gorle.
Zambonini don Adriano – Brescia.
Zambelli geom. cav. E. G. – Padova.
Zanotto Antonio – Ventimiglia.
Zambelli prof. dr. cav. don Tito – Vittorio Veneto.

DISCORRENDO FRA NOI

A che serve il modulo di Conto Corrente Postale...

... inserito nel secondo volume della ***Guida Breve: "Roma e l'Italia Centrale"***? È una domanda che ci hanno rivolto pochissimi dei moltissimi Soci i quali hanno già ricevuto questo prezioso dono (almeno 300.000 quando uscirà questo numero della Rivista). La gran maggioranza ha perfettamente compreso che noi facevamo assegnamento sulla soddisfazione da essi provata sfogliando l'attraente volume, per convincerli dell'opportunità di mostrarlo ai propri amici e conoscenti, allo scopo di indurre coloro che ancora non appartengono al nostro Sodalizio ad iscriversi senza indugio.

La quota per i Soci annuali è soltanto di **L. 22,20** (Estero **L. 32,20**), più L. 2 di tassa di ammissione; mentre i Soci Vitalizi pagano una volta tanto **L. 350** (Estero **L. 500**).

Il modulo di versamento in Conto Corrente Postale agevola quest'opera di propaganda, perché serve contemporaneamente come domanda di associazione per il nuovo Socio e come certificato di versamento. Non appena ci pervengono le nuove domande spediamo al Socio la Tessera, il Distintivo, il secondo volume della ***Guida Breve***, i Fogli 1, 4, 7, 10 della ***Carta d'Italia al 200.000***, nonché un fascicolo di saggio de ***"Le Vie d'Italia"***.

Pensate che cosa sarebbe la C.T.I., di quali nuove forze morali e materiali si arricchirebbe, quante bellissime iniziative potrebbe ancora attuare, a beneficio dei Soci, se ogni Socio ce ne procurasse un altro! Ognuno rammenti che il presentatore di un nuovo Socio, tra il 1° aprile 1939 e il 31 marzo 1940, partecipa all'importantissimo

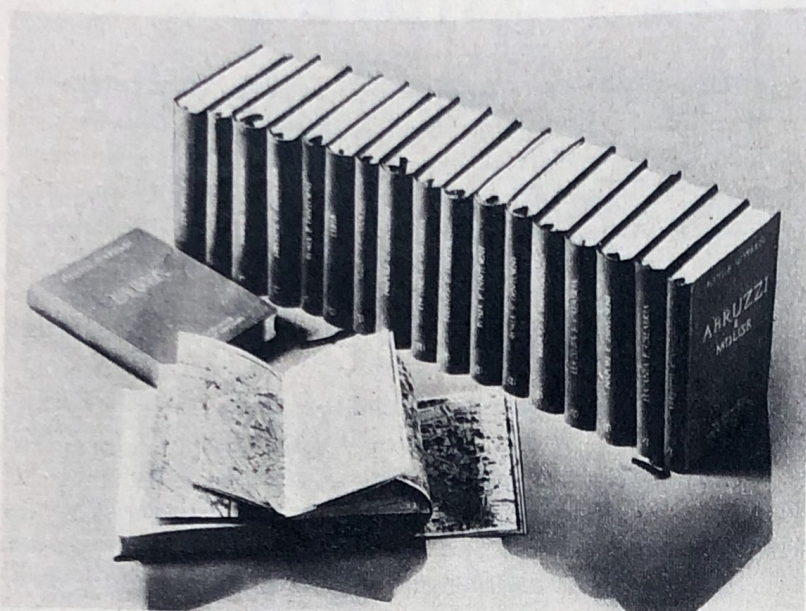
GRANDE CONCORSO A PREMI

La gara, di cui abbiamo pubblicato il Regolamento nel fascicolo di aprile de *Le Vie d'Italia* e nel num. 2 del *Bollettino di Informazioni ai Soci*, è dotata di numerosi premi, alcuni dei quali di valore rilevante, fra cui: ***un'automobile "Fiat 1100"; una motocicletta e due biciclette "Bianchi"***; i 38 volumi dell'***Enciclopedia Italiana*** (compreso, cioè, il grande ***Atlante Internazionale*** della C. T. I.); una macchina da scrivere *Olivetti;* un apparecchio radio e due grammofoni portatili *La Voce del Padrone;* un binocolo *Vega;* due apparecchi fotografici *Nova I;* due cronografi da polso *Vetta* e quattro orologi da polso *Wyler-Vetta;* cinque rasoi elettrici *Raselet;* dodici astucci *Williamson* con penna a serbatoio e matita; sette cassette di liquori *Aurum*. Tutto ciò oltre a 10 copie del grande ***Atlante Internazionale*** della C. T. I. ed altre molte interessanti pubblicazioni del Sodalizio: Guide, Carte, abbonamenti alle Riviste, ecc.

Ai maggiori di questi premi concorrono, oltre ai Soci presentatori, anche i Soci da essi presentati e tutti i nuovi iscritti dal 1° aprile 1939-XVII al 30 marzo 1940-XVIII.

La C.T.I. invia, a richiesta (anche mediante biglietto da visita con le iniziali D. A.), il Bando del Concorso e i moduli di domanda d'associazione.

"Questa adorabile nostra patria, l'Italia,,...

. . . non è conosciuta dagli Italiani come essa merita. E non soltanto l'Italia del passato, ma (poiché abbiamo cominciato con una frase del Duce, continuiamo con altre Sue parole) anche « l'Italia che va sorgendo », quella che indubbiamente « sarà una creatura magnifica di forza e di saggezza ».

Far conoscere l'Italia agli Italiani è compito essenziale della C.T.I., al quale adempie da oltre 40 anni, creando e perfezionando un patrimonio di letteratura turistica che non ha eguale in nessun Paese straniero. Le sue pubblicazioni sono ovunque famose e non raramente prese a modello, soprattutto per l'opera di revisione e di aggiornamento a cui sono continuamente sottoposte. Esempio tipico di quest' opera diuturna di perfezionamento è la ***Guida d'Italia.*** Essa, che rappresenta un formidabile complesso di notizie, di dati, di carte geografiche e topografiche, ha ora avuto il suo definitivo assetto con la ripartizione dei volumi per regioni. Ciascun volume è adeguato alle mutevoli esigenze con edizioni che si succedono a distanza di pochi anni l'una dall'altra. Nel rapido processo di rinnovazione che muta il volto dell'Italia fascista, una collezione come la nostra, che non ne seguisse tutte le fasi, perderebbe gran parte della sua ragion d'essere. Ecco l'elenco dei 24 volumi:

	Alla Sede	Italia Impero Poss. e Col.	Estero
	L.	L.	L.
1. Piemonte (ediz. 1930)	18,—	20,—	22,—
2. Lombardia (ediz. 1939)	23,—	25,—	27,—
3. Veneto (ediz. 1932)	18,—	20,—	22,—
4. Venezia Tridentina e Cadore (ediz. 1932)	18,—	20,—	22,—
5. Venezia Giulia e Dalmazia (ediz. 1934)	18,—	20,—	22,—
6. Liguria (e Nizzardo) (ediz. 1933)	16,—	18,—	20,—
7. Emilia e Romagna (ediz. 1935)	18,—	20,—	22,—
8. Toscana (non compresa Firenze) (ediz. 1935)	18,—	20,—	22,—
9. Firenze e dintorni (ediz. 1937)	15,—	16,50	18,—
10. Marche (ediz. 1937)	15,—	16,50	18,—
11. Umbria (ediz. 1937)	15,—	16,50	18,—
12. Lazio (non compresa Roma) (ediz. 1935)	18,—	20,—	22,—
13. Roma e dintorni (ediz. 1938)	23,—	25,—	27,—
14. Abruzzi e Molise (ediz. 1938)	18,—	20,—	22,—
15. Campania (non compresa Napoli) (sarà pronto nel 1939)	18,—	20,—	22,—
16. Napoli e dintorni (ediz. 1938)	20,—	22,—	24,—
17. Puglie (sarà pronto nel 1939)	18,—	20,—	22,—
18. Lucania e Calabria (ediz. 1938)	18,—	20,—	22,—
19. Sicilia e Isole minori (ediz. 1937)	18,—	20,—	22,—
20. Sardegna (ediz. 1929)	15,—	16,50	18,—
21. Corsica (ediz. 1929)	15,—	16,50	18,—
22. Possedimenti Italiani dell'Egeo (sarà pronto nel 1939)	15,—	16,50	18,—
23. Libia (ediz. 1937)	16,—	18,—	20,—
24. Africa Orientale Italiana (ediz. 1938)	18,—	20,—	22,—

Con la testa nel sacco...

...o, per lo meno, con la testa nelle nuvole, è il modo di viaggiare dei turisti che percorrono le superbe regioni d'Italia senza una Guida, senza una Carta, nell'impossibilità, quindi, di orientarsi ad ogni convergenza di strade; di individuare un monte, un fiume, un lago; di riconoscere un villaggio o un castello; di attraversare una città nel modo più rapido e sicuro; di dare un nome alle infinite bellezze di questa nostra bellissima Italia!

I turisti dagli occhi bene aperti sanno, invece, di poter contare su un poderoso complesso cartografico, rispondente ad ogni loro esigenza. Le « Carte del Touring » costituiscono una tradizione, che risale all'ormai lontano 1906, quando venne distribuito il primo foglio della ***Carta d'Italia al 250.000.*** Ma la prima edizione di quel saggio fondamentale di cartografia turistica è stata da allora sostituita, foglio per foglio, da nuove edizioni, in cui appariscono fedelmente tutte le innovazioni e i mutamenti che rendono sempre più attraente il volto della Patria. Negli ultimi 4 anni, ben 40 fogli (2/3 della collezione) furono ristampati con le varianti e le aggiunte necessarie; altri quattro sono pronti per la stampa ed usciranno prossimamente: Macerata (24), Ancona (25), Benevento (36) e Cagliari (46).

Questa attività rinnovatrice non impedisce né ritarda il lavoro dedicato alle altre pubblicazioni cartografiche più recenti, anch'esse continuamente aggiornate. Ricordiamo in particolare: la ***Carta Automobilistica d'Italia al 200.000*** in 30 fogli; quella al **500.000** in 13 fogli e quella al **650.000** in 2 fogli. Le prime due furono edite anche in forma di Atlante: l'***Atlante Automobilistico d'Italia al 200.000*** in due volumi, arricchiti di 186 Piante schematiche di attraversamento delle città, e l'***Atlante d'Italia al 500.000*** con la rappresentazione orografica ipsometrica. Tutte queste Carte sono state studiate al preciso scopo di offrire all'automobilista uno strumento di facile consultazione; ma costituiscono anche – per tutti – una esauriente rappresentazione topografica del nostro Paese. Ecco il prezzo di vendita di ciascuna:

	Alla Sede	Italia Impero Possed. e Col.	Estero
	L.	L.	L.
Carta d'Italia al 250.000, in 62 fogli –			
Per un foglio . . .	1,50	2,30	3,50
Per ogni foglio oltre il primo aggiungere	1,50	1,60	1,75
Per l'intera raccolta	75,—	80,—	85,—
Carta Automobilistica d'Italia al 200.000, in due edizioni:			
a) edizione in 30 fogli Prezzo di un foglio	5,—	6,—	7,50
Per ogni foglio oltre il primo aggiungere	5,—	5,20	5,50
Per l'intera raccolta	80,—	85,—	95,—
b) edizione rilegata ad Atlante, in due volumi, ogni volume	40,—	43,—	48,—
Carta d'Italia al 500.000, in due ediz.:			
Edizione a fogli sciolti (orografia a tratteggio) in 13 fogli – Prezzo di un foglio	2,—	2,80	4,—
Per ogni foglio oltre il primo aggiungere	2,—	2,10	2,25
Per l'intera raccolta	22,—	24,—	26,—
Edizione rilegata ad Atlante (orografia a tinte ipsometriche) .	30,—	33,—	35,—
Carta Automobilistica d'Italia al 650.000, in due fogli – ogni foglio	9,—	10,—	12,—

QUESTA

scheda d'associazione Vi servirà per procurare un nuovo Socio al nostro Sodalizio, e in pari tempo a partecipare al

GRANDE CONCORSO A PREMI 1939-1940

Ciclisti, motociclisti, automobilisti!

Voi sapete che la C.T.I. ha istituito numerosi servizi a vostro beneficio.

Vi accingete a compiere un viaggio?

Il Servizio delle informazioni turistiche vi offre la più cordiale assistenza e i più minuti ragguagli che possono occorrervi in ordine a schemi e itinerari stradali, alle condizioni di transitabilità dei valichi, allo stato delle strade, alle categorie e tariffe di alberghi, ristoranti, ecc.

Vi interessa di conoscere le norme di legge che regolano la circolazione stradale in Italia e all'estero e in genere l'esercizio del turismo?

Il «Servizio della Consulenza Legale» è pronto a darvi le più particolareggiate informazioni.

Volete recarvi all'estero con la vostra macchina?

Eccovi i documenti di temporanea importazione ***(trittici*** e ***carnets de passages en douane)***, che vi consentono il transito delle frontiere senza sottostare all'onere del deposito dei diritti doganali. E perché sia accessibile a tutti i Soci nel modo più rapido e completo, questo servizio si svolge non solo presso la Sede Centrale della C.T.I., ma anche presso gli Uffici Succursali di Torino in via Carlo Alberto 41-43, gli Uffici C.I.T. di Ancona, Brescia, Bologna, Bolzano, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Genova, Livorno, Merano, Milano, Napoli, Rapallo, Roma, Sanremo, Venezia, Verona, Zara; l'Ufficio Centrale Viaggio e Turismo (C.T.I.) di Trieste; gli Uffici dell'«Italia», Società di Navigazione in Genova; l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia; la Società di Trasporti F.lli Gondrand di Firenze; l'Agenzia Trasporti e Viaggi Giuseppe Fava di Imperia; The Anglo-American Agency e Bank di Alassio; l'Ufficio Viaggi Ronchi di Como.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE

Il sottoscritto chiede di essere ammesso alla C. T. I. in qualità di Socio .... (per l'anno ....).
Si dichiara edotto dello Statuto del Sodalizio; si obbliga ad osservarlo ed elegge il suo domicilio legale in Milano presso la Sede della C.T.I.

Cognome ....

Nome .... Paternità ....

Maternità ....

Nato in .... il ....

Residente a .... (Prov. ....)

Via .... N. .... (1)

Professione e titoli ....

Dichiara che, a sensi dell'art. 8 del R. Decreto-legge 17 Novembre 1938-XVII n. 1728, non è israelita nè di razza nè di religione.

Da .... li ....

Firme { del Richiedente (2) ....
del Socio presentatore ....

1) desiderando che le pubblicazioni vengano inviate in luogo diverso dalla residenza, indicarlo qui di seguito: ....

2) del Padre o tutore se il richiedente è minorenne.

L'importo di L. .... è stato rimesso il .... a mezzo ....

Ferie...
Escursioni...
Campeggi...
Treni popolari...

... sono tutte ottime occasioni per fare della buona efficace propaganda a favore della C.T.I.
Il modulo di versamento in Conto Corrente Postale, inserito nel II volume della ***Guida Breve,*** e la scheda qui unita sono i mezzi più semplici per reclutare nuovi aderenti. Convincete i Vostri amici e conoscenti dei vantaggi morali e materiali che essi hanno ad iscriversi alla C.T.I., e mostrate loro, a comprova, i doni del 1939!

AUTOMOBILISMO

L'Alfa Romeo " 2500 "

Fortunati debutti sportivi hanno attratto l'attenzione degli appassionati su un nuovo tipo di vettura sport recentemente presentato dall'*Alfa Romeo:* la *2500*, derivata dal precedente modello *2300*. Meno noto è invece che lo stesso nuovo modello viene presentato anche nell'edizione normale da turismo veloce, in due sottotipi: a 4-5 posti ed a 6-7 posti.

L'ALFA ROMEO « 2500 »

L'ALFA ROMEO « 2500 ».

Caratteristiche comuni dei due modelli, *Sport* e *Normale*, sono: il motore a 6 cilindri di 2443 cm. del classico tipo dell'*Alfa Romeo*, con due alberi di distribuzione in testa e carburatore a doppio corpo invertito, sviluppante 95 cav. nel tipo sport e 85-87 nel tipo normale; le sospensioni a 4 ruote indipendenti, di cui le anteriori a parallelogramma trasversale e le posteriori a barre di torsione.

Il tipo *Sport* viene fornito con carrozzeria aerodinamica superleggera « Touring », a guida interna o trasformabile; il telaio del tipo *Normale* (che è leggermente più lungo del primo) viene fornito con carrozzeria di serie metallica.

Lo *Sport* raggiunge i 160 km-ora; il *Normale* i 145, con un consumo di circa 16 litri per 100 km.

Destra blanda e destra rigorosa.

Una recente sentenza penale del Tribunale di Novara (28 marzo 1939, imput. Scolari – inedita) risolve un dubbio che già fu oggetto di esame su queste colonne, e di conclusioni analoghe a quelle cui è ora pervenuto il Tribunale.

L'automobilista percorre di notte una strada in salita, a lievi curve e controcurve, ma in quel tratto praticamente rettilinea. Improvvisamente, entra nel fascio di luce dei suoi fari un ciclista che discende in senso contrario a ruota libera e a tutta velocità, tenendo il centro della strada, senza fanale e con freni inefficaci. Anche l'auto è a cavallo del centro-strada, benché più verso destra che verso sinistra: da notare che si tratta di una via assai stretta, di soli cinque metri. Mentre l'auto tenta, con disperata manovra, di gettarsi del tutto a destra (tanto che urterà, nell'atto di arrestarsi, contro il muretto a secco laterale), il ciclista piomba contro il parafango anteriore sinistro, dà col capo nel parabrezza, rotola qualche metro a tergo, e rimane ucciso. Il fatto viene ricostruito sulla scorta delle visibilissime tracce lasciate dai veicoli sul terreno lievemente sabbioso.

Imputato di omicidio colposo, l'automobilista ha sostenuto la perfetta legittimità della sua marcia alla destra blanda, prossima al centro-strada, finché, in mancanza di fanale sulla bicicletta discendente, egli aveva ragione di ritenersi su strada sgombra, accostando la destra rigorosa non appena percepibile la presenza del veicolo che stava per incrociare: legittimità derivante non solo dalla prassi stradale uni-

versalmente conforme (dacché in una strada di soli 5 metri nessun automobilista, in assenza di ostacoli apparenti, può praticamente marciare lasciando costantemente a sinistra il filo di mezzaria, il che, tra l'altro, non sarebbe privo di pericoli a sé, ai trasportati e ai terzi) – ma dalla stessa letterale formulazione dell'art. 26 Cod. Strad. Questo articolo, infatti, non solo subordina la marcia sul lato destro alla materiale possibilità in relazione alla larghezza della strada (ammettendo, quindi, che sulle strade strette il « lato destro » e il « lato sinistro » possano avere una parziale sovrapposizione nella zona centrale, anziché esser separati dalla linea di mezzaria); ma, avvertendo che i veicoli devono « esser tenuti il più possibile a destra, specialmente nelle curve, e *portati del tutto a destra per incrociare o lasciarsi sorpassare* », ammette implicitamente che, all'infuori di queste tre fattispecie (cui l'art. 29 aggiunge il caso dei crocicchi stradali), i veicoli possono anche marciare *non del tutto* alla destra, vale a dire a quella che comunemente si chiama « destra blanda » o « destra tendenziale ».

L'imputato, pertanto, non cooperò con alcuna imprudenza o violazione regolamentare all'avverarsi del sinistro.

Aderendo a queste tesi difensive e così motivando, il Tribunale assolse l'automobilista per non aver commesso il fatto.

Sottoposta successivamente la sentenza, su istanza della Parte Civile, all'esame della Procura Generale presso la Corte di Torino per l'eventuale appello di Pubblico Ministero, essa venne considerata non appellabile ed archiviata.

Per chi si reca in Francia.

È noto che in Francia è obbligatorio l'uso dei fari a luce gialla, uso che in Italia è ammesso solo in via facoltativa e di tolleranza, e purché si tratti di luce giallo-chiara. Numerosi automobilisti, provvisti di comuni fari a luce bianca, ci chiedono se per circolare temporaneamente in Francia con la propria vettura dovranno munirsi di schermi gialli. In proposito, le Associazioni turistiche francesi informano che l'adozione della luce gialla ha carattere nazionale, e non essendo prevista dalla Convenzione Internazionale di Parigi del 1926, che regola appunto la circolazione attraverso i vari Stati aderenti, è impegnativa soltanto per le vetture immatricolate in Francia e non per le vetture immatricolate negli altri Stati. Il comunicato precisa che gli Agenti hanno avuto istruzioni di non molestare a tale titolo gli automobilisti stranieri.

Concorsi di consumo.

Vista la fermezza dell'alto prezzo della benzina in Italia e il conseguente interesse di tutto quanto riguarda l'economia di consumo, non sarà inopportuno salutare da queste colonne con simpatia una forma di manifestazione automobilistica che, in altri tempi, ebbe in Italia qualche saggio felice, ma che all'estero vien continuata con successo: la gara di consumo. Utile non tanto per i suoi insegnamenti tecnici alle Case, che già scrutano questa via sino in fondo, compatibilmente con le altre (spesso antitetiche) esigenze della clientela media; quanto per divulgare i piccoli segreti della registrazione e della preparazione economica nel ceto dei tecnici minuti,

dei meccanici e degli utenti, e per convincere gli utenti stessi che la principale ricetta del basso consumo consiste sostanzialmente nel sistema di guida.

Molto interessante, a questo proposito (e lusinghiero per i suoi riflessi industriali, trattandosi di macchine italiane costruite in Francia, anzi di copie fedeli delle nostre *Fiat*), il concorso recentemente bandito dalla Simca-Fiat. Estratte a caso dalla produzione corrente della fabbrica pronta per la consegna, con l'intervento di un notaio, tre vetture normali « Simca 5 » (corrispondenti alle nostre « Topolino ») e due « Simca 8 » (1100), esse furono fatte partire da Parigi, previo controllo e con l'assistenza a bordo di Commissari dell'Automobile Club di Francia, per cinque differenti mète, su strade normali aperte al traffico ordinario, e precisamente, una per Marsiglia (km. 776), una per Bordeaux (km. 565), una per Strasburgo (km. 447), una per Nantes (km. 396), e una per Lilla (km. 224). Velocità imposta per tutte, 60 km. all'ora sull'intero percorso. Il concorso, libero a tutti, consisteva nell'indovinare con la maggior approssimazione il consumo di ogni macchina partecipante alla gara.

Alla disputa dei tre premi in palio (tre vetture Simca-Fiat di lusso) parteciparono ben 870 mila concorrenti: il che dimostra quale enorme popolarità godano questi problemi.

I risultati furono sorprendenti: la « 1100 » raggiunse Marsiglia con un consumo medio di litri 6,840 di benzina comune per 100 km., e Strasburgo con una media di litri 6,029; mentre la « 500 » superava di poco i 4 litri per 100 sul breve percorso di Lilla, ma scendeva a litri 3,754 sulla Parigi-Nantes, e a litri 3,848 sulla Parigi-Bordeaux. Innumerevoli risposte indovinarono il consumo esatto alla prima cifra decimale, e parecchie fino alla seconda: ma i più esatti, vincitori del Concorso, furono... tre profani, che non possedevano e non usavano automobili!

L'unificazione dei tipi in Germania.

La grandiosa produzione automobilistica tedesca è stata coraggiosamente disciplinata con un processo di riduzione dei tipi, impropriamente detto di unificazione, che ha evidenti radici nella sistemazione della riserva e dell'approvigionamento militari, pur giungendo utilissima anche all'economia costruttiva civile e in ultima analisi al privato utente.

Della riforma si è immediatamente iniziata l'attuazione, tanto che col 1° gennaio 1940 non verranno più immatricolati autoveicoli se non dei tipi designati ed assegnati ad ogni singola fabbrica.

Nel campo delle autovetture, i 52 tipi sinora costruiti (oltre alla K. d. F.) dalle 12 Case dell'industria germanica, sono stati ridotti a 30, con l'eliminazione di tutti i doppioni, così ripartiti: 5 nella cilindrata fino a 1200 cmc.; 6 da 1200 a 2000; 11 da 2000 a 3000; 3 da 3000 a 4000; 5 oltre i 4000 cmc.

Più rivoluzionaria è stata la riduzione nel campo degli automezzi industriali, che sino ad oggi venivano prodotti in ben 113 modelli, ed ora sono limitati a 19, di cui: 1 tipo per portata utile inferiore ai 10 quintali; 5 di 15 quintali; 6 di 30; 4 di 45; 3 di 65. Questa contrazione ha portato ad una serie di accordi tra le Case per la divisione del lavoro ad ovvio vantaggio della specializzazione e dei costi.

Il razionale ed utile esempio non pare tuttavia che debba offrire materia di assimilazione in Italia, dove la contrazione dei tipi e l'eliminazione dei doppioni si è già operata da sé, con l'odierno asse-

stamento in un numero di modelli, sia per le vetture che per gli autocarri, notevolmente più limitato di quello imposto dal programma « unificato » del Reich. Sicché da noi il problema è piuttosto quello inverso: non ridurre i prototipi, ma moltiplicare le unità...

Ancora sul nuovo trattamento fiscale.

In un articolo pubblicato nel numero di febbraio di questa Rivista, a pag. 263, a commento delle agevolazioni fiscali disposte a favore delle autovetture private e delle modificazioni al regime tributario per l'automobilismo industriale, venivano formulati alcuni quesiti, sui quali il Ministero delle Finanze ha dato interessanti chiarimenti.

Mentre la proposta di adottare un sistema che renda più agevole e meno costoso l'adempimento dell'obbligo tributario da parte degli automobilisti che risiedano lontano dal capoluogo di Provincia dove si trovano gli Uffici del R.A.C.I., è stata messa allo studio per una sua pratica realizzazione, le altre questioni sono state risolte nel modo seguente.

Anche per il diritto di statistica, analogamente a quanto avveniva per la tassa di circolazione ora abolita, l'esenzione delle autovetture temporaneamente importate dall'estero ha luogo per un periodo di 90 giorni dalla data del loro ingresso nel Regno, calcolato complessivamente per i singoli periodi di permanenza in Italia.

Rimane ferma, inoltre, la facilitazione – già concessa per la tassa di circolazione – di corrispondere il diritto di statistica per gli autoveicoli temporaneamente importati, oltre che agli Uffici Provinciali del R.A.C.I. all'uscita dal Regno, anche mediante versamento agli Uffici doganali.

I rimorchi da campeggio delle autovetture introdotte in Italia in temporanea importazione sono assoggettati alla tassa fissa di L. 200 (per anno solare), da pagarsi all'atto dell'entrata in Italia, non essendo concesso per tali rimorchi alcun periodo di esenzione.

I carrelli a due ruote, adibiti esclusivamente al trasporto di bagagli, di attrezzi e simili, non sono però da considerarsi assimilabili ai rimorchi da campeggio, anche quando trasportino materiali da campeggio: essi vanno considerati, invece, come parte integrante dell'autoveicolo al quale sono accodati e pertanto non sono soggetti ad altro onere fiscale all'infuori del diritto unico di statistica, che dovrà pagarsi, come detto, per l'autoveicolo rimorchiante, trascorsi i 90 giorni dall'ingresso nel Regno.

Il tachimetro parlante.

Dopo che la proposta ha fatto il giro delle riviste straniere a titolo di curiosità fantasiosa ed amena, una Casa americana l'ha presa sul serio: fornendo tutte le sue vetture di alto-parlante per le radiotrasmissioni, ne ha approfittato per collegarlo con un nastro sonoro fonografico, collegato a sua volta col tachimetro. Quando questo raggiunge le 60 miglia orarie, comincia ad avvertire ad alta voce: «Bada alla strada! bada ai freni!». E a 70 miglia: « Sei in regola con la polizza di assicurazione? ».

Naturalmente, il conducente può disinserire il contatto parlante del suo tachimetro. È probabile, però, che, almeno nei primi tempi, non solo lo lascerà inserito, ma il desiderio di porgere agli ospiti della vettura la recita dell'intera lezioncina indurrà ad eccessi velocistici che forse si sarebbero evitati.

Concorsi fotografici de "Le Vie d'Italia"

ROMA ANTICA E NUOVA

1) *La* **Consociazione Turistica Italiana** *indìce fra i propri Soci un Concorso per fotografie che ritraggano i vari aspetti e gli immediati dintorni di* **ROMA.**

Esse non devono illustrare i singoli monumenti o altri soggetti eccessivamente circoscritti, ma documentare soprattutto ciò che si può definire il "**paesaggio urbano e monumentale**" *della Città, nelle condizioni più tipiche di luce e di vita. Roma, con l'imponente mole dei suoi monumenti, con le ondulazioni dei suoi colli, le famose ville adiacenti e i grandi parchi, tra cui si svolgono i lenti meandri del Tevere, presenta certo prospettive e visioni di alto potere suggestivo, che non possono sfuggire all'occhio esperto di qualunque fotografo di buon gusto e di intuizione artistica.*

Questo è il tema proposto: non si esclude, però, che anche fotografie non perfettamente ad esso rispondenti, possano, per la loro particolare efficacia illustrativa dell'Urbe, essere scelte per il premio o per la pubblicazione.

2) *Le fotografie dovranno essere stampate – in via diretta o per ingrandimento – esclusivamente su carta o cartoncino bianco lucido, nei formati compresi fra il 9×12 e il 24×30. Ciascuna di esse dovrà recare sul rovescio, in chiara grafia, oltre alla indicazione precisa e particolareggiata del soggetto rappresentato e della sua ubicazione, il nome e l'indirizzo del Concorrente. Sono escluse le prove incorniciate o sottovetro e le diapositive.*

3) *Le fotografie dovranno essere spedite raccomandate non oltre il 30 giugno 1939-XVII, al seguente indirizzo:* **Redazione de "Le Vie d'Italia"** – *Concorso fotografico «Roma antica e nuova» – Corso Italia, 10 – Milano.*

4) *Ogni Concorrente, per il fatto stesso di partecipare al Concorso, assume formale impegno di non presentare che documenti fotografici inediti, risultanti da suoi lavori personali. La Giuria si riserva il diritto di chiedere ai Concorrenti premiati il prestito delle negative.*

5) *Le fotografie saranno inappellabilmente giudicate da una Commissione di alcuni membri della Direzione della C. T. I., i quali si aggregheranno persone particolarmente competenti nell'arte fotografica, e le loro deliberazioni verranno pubblicate nel fascicolo di agosto 1939-XVII de* "**Le Vie d'Italia**".

6) *I premi assegnati dalla C.T.I. ai vincitori di questo Concorso sono i seguenti:*

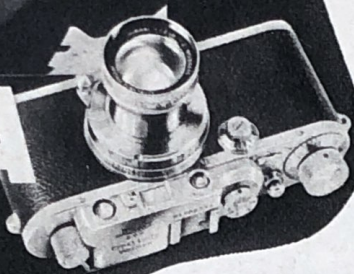
Primo premio L. 1000 ◆ **Terzo premio L. 300**
Secondo premio L. 500 **Quarto premio L. 200**

Verranno così assegnati premi per la somma complessiva di L. 2000, in Buoni del Tesoro e Cartelle di Rendita.

7) *La Giuria si riserva di proporre alla C.T.I. l'acquisto eventuale di altre fotografie, singolarmente o in gruppo, mediante compenso di L. 25 ciascuna.*

8) L'Ufficio di Redazione della serie "Attraverso l'Italia" prenderà in esame il materiale fotografico pervenuto, scegliendo ciò che di esso crederà opportuno riprodurre nei volumi IX e X di questa serie, destinati ad illustrare Roma con la Città del Vaticano e i suoi immediali dintorni. Naturalmente anche le fotografie prescelte per questa importantissima pubblicazione, che sarà diffusa in mezzo milione di esemplari, avranno diritto al compenso di L. 25 ciascuna.

9) *Le fotografie premiate od acquistate resteranno in proprietà della C.T.I., che si riserba il diritto di riprodurle, col nome del Concorrente, come e quando crederà opportuno.*

Le fotografie non premiate e non prescelte per l'eventuale acquisto o pubblicazione potranno essere ritirate alla Sede della C.T.I. o rispedite ai loro Autori, entro il mese di agosto 1939-XVII. Qualora non venissero reclamate entro il termine anzidetto, la Consociazione Turistica Italiana considererà le fotografie definitivamente concesse, in uso gratuito, al suo Archivio fotografico.

Oltre **300.000** apparecchi

LEICA

sono già in uso.

Il grandioso successo è dovuto alle sue insuperabili qualità.

Chiedere listini illustrativi ai signori Negozianti d'articoli fotografici

CONCESSIONARIA PER ITALIA E COLONIE:

Ditta Ing. IPPOLITO CATTANEO - GENOVA

ESCURSIONI E CAMPEGGI

Il XVIII Campeggio "Gran Paradiso-Cogne".

Il programma particolareggiato del XVIII Campeggio « Gran Paradiso-Cogne » è pronto e viene spedito a tutti coloro che già presero parte a precedenti campeggi, nonché a tutti i Soci che lo richiedono.

Quest'anno, la Tendopoli della C.T.I. sorgerà nuovamente fra i maestosi colossi della Valle d'Aosta e precisamente ai piedi del Gran Paradiso, nella ridente Vallata di Cogne, entro il perimetro del Parco Nazionale.

I fedeli frequentatori del nostro attendamento e le nuove reclute che annualmente dànno la loro adesione a questa ormai tradizionale manifestazione del nostro Sodalizio, potranno trascorrere un gaio e salutare periodo di villeggiatura in una delle zone alpine giustamente più celebrate per i suoi maestosi panorami. Le eccelse vette del Gran Paradiso saranno meta accessibile agli scalatori; ma anche coloro che non vorranno cimentarsi con l'alta montagna potranno godersi numerose facili passeggiate e incantevoli gite automobilistiche verso le valli che conducono ai valichi del Grande e del Piccolo San Bernardo e ai piedi del Bianco, del Cervino, del Rosa.

Il Campeggio di quest'anno sorgerà a 1800 metri di altitudine, nella conca pittoresca di Valmiana in Valnontey, e si svolgerà in tre turni, dal 19 luglio al 22 agosto: il primo turno, dal 19 al 29 luglio; il secondo, dal 31 luglio al 10 agosto; il terzo, dal 12 al 22 agosto.

La quota di partecipazione è stabilita in L. 360 per ogni turno. Si accettano anche inscrizioni al primo e secondo o al secondo e terzo turno (L. 770) e per l'intera durata del Campeggio (L. 1050).

Ripetiamo che i partecipanti godranno della riduzione ferroviaria del 70% per accedere ad Aosta o a Milano, donde saranno organizzati servizi automobilistici diretti per Cogne. La via d'accesso da Cogne al Campeggio è comodissima: poco più di un'ora di strada pianeggiante, in una valle ridente e boscosa.

Rammentiamo che ogni anno i candidati al Campeggio sono in numero maggiore dei posti disponibili: consigliamo pertanto di inviare le adesioni con la maggiore sollecitudine.

Per chi non conoscesse ancora l'attendamento della C.T.I. diremo che l'attrezzatura del nostro Campeggio offre quanto di meglio si può desiderare: ottime tende assolutamente impermeabili, pavimentate in legno, con buoni lettini dotati di materassi, coperte di lana, lenzuola e cuscino; una grande tenda-mensa, ove il servizio non ha nulla da invidiare a quello di un ristorante; una tenda per le riunioni, spesso allietate da musica; luce elettrica in tutte le tende; tenda speciale per i bagni; caffè-bar; parrucchiere; spaccio di generi di monopolio, cartoline, materiale sportivo e fotografico, ecc. Tutto quanto, cioè, si può desiderare in bene attrezzate località di villeggiatura.

La vita del campeggio si svolge lieta e salutare: ognuno si regola secondo i suoi gusti e le sue attitudini; sempre però in un ambiente di sano cameratismo e di reciproca comprensione.

Escursione nel Lazio 10-17 Settembre 1939-XVII.

Dal 10 al 17 settembre p. v. il Lazio sarà mèta di una nuova Escursione della C.T.I. Ai Soci si affaccia subito spontanea la domanda: com'è possibile visitare nel breve giro di otto giorni la Capitale e l'intera sua regione, che conta, oltre a città giustamente celebrate, numerosissimi centri minori tutti di grandissimo interesse? Precisiamo, quindi, subito che il programma di questa escursione non comprenderà la visita di Roma e dei suoi dintorni immediati: otto giorni, infatti, sarebbero appena sufficienti ad una sommaria visita dell'Urbe, dove – del resto – molti hanno occasione di recarsi individualmente.

Nel settembre di quest'anno, intanto, i Soci che parteciperanno a questa Escursione troveranno nel Lazio un'infinita varietà di motivi della più alta importanza archeologica, artistica, mistica, paesistica, nel Viterbese come nel Rietino, nella provincia di Frosinone come in quella di Littoria, magnifica espressione, quest'ultima, della potenza creatrice del Fascismo.

Nei prossimi numeri della Rivista daremo particolari sull'itinerario di questa escursione laziale.

100 ANNI DELLA FOTOGRAFIA

hanno portato ovunque dei progressi: nel campo della chimica fotografica, dell'ottica e della costruzione di apparecchi.

10 ANNI DELLA ROLLEIFLEX

hanno sviluppato un apparecchio Reflex automatico della massima perfezione e di molteplice uso.

1/3 DI MILIONE

di possessori Rolleiflex e Rolleicord fotografano con grande successo in tutto il mondo. Molti di essi figurano con il loro migliori lavori nei Concorsi e nei più noti Annuari fotografici.

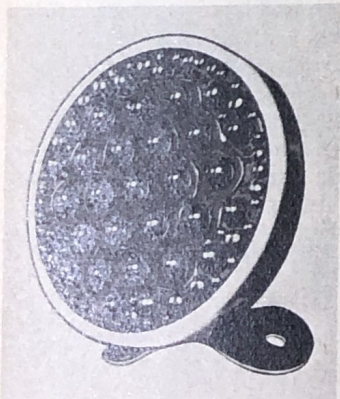
Partecipate anche Voi al Concorso Internazionale Rollei. Chiusura per l'invio 31 Agosto 1939.
Programmi presso i negozianti di articoli fotografici.
FRANKE & HEIDECKE · BRAUNSCHWEIG

Rolleiflex Rolleicord

Ditta Ing. **IPPOLITO CATTANEO**
Genova PIAZZA 5 LAMPADI 17

CICLO-MOTO-TURISMO

Segnalamento visivo delle biciclette.

È in corso di conversione in Legge il R. Decreto-Legge 22 dicembre 1938-XVII, n. 2139, sul segnalamento visivo delle biciclette. L'art. 1° prescrive che ogni velocipede sia munito anteriormente di un fanale a luce gialla e posteriormente di un parafango che abbia, in tutta la parte retrostante al sellino, la superficie esterna bianca e rechi un dispositivo catarifrangente rosso, collocato in posizione verticale, 20 centimetri dietro la verticale passante per il mozzo della ruota, mentre lascia in facoltà degli interessati di usare contemporaneamente un fanalino posteriore a luce rossa, esigendo però in tal caso che il catarifrangente non debba risultare minimamente occultato.

COME E DOVE BISOGNA COLLOCARE IL CATARIFRANGENTE.

Le caratteristiche del fanale anteriore, del catarifrangente, del parafango posteriore, erano stabilite tassativamente dall'art. 5, il quale però sta per essere modificato, in sede di conversione in Legge, nei seguenti termini:

« Il fanale a luce gialla deve avere un diametro speculare non inferiore a millimetri 40 e non superiore a millimetri 65 e deve essere in grado di emanare una luce d'intensità tale da essere visibile almeno a distanza di metri 50. Può essere applicato allo sterzo, al manubrio, ovvero al lato sinistro della forcella o del mozzo della ruota anteriore.

« Qualora, però, sul davanti del velocipede siano collocate cose ingombranti, il fanale a luce gialla deve essere applicato al lato sinistro della forcella o del mozzo della ruota anteriore.

« Il catarifrangente rosso deve avere le caratteristiche indicate nel n. 9 delle norme approvate con decreto interministeriale 30 maggio 1936-XIV; deve essere di forma circolare ed avere superficie riflettente variabile da 20 a 25 centimetri quadrati.

« Ogni catarifrangente deve portare impresso nella parte posteriore gli estremi di approvazione del Circolo Ferroviario d'Ispezione di Milano.

« La corda che sottende la sezione retta trasversale del parafango posteriore deve essere non inferiore a millimetri 50 ».

Come si vede, le modifiche importano un abbassamento del limite di diametro speculare del fanale a luce gialla e del limite di larghezza del parafango posteriore, nonché l'abolizione della norma relativa alla lunghezza del parafango stesso.

La ragione di queste sostanziali varianti sta nel fatto che si è voluta eliminare la necessità di sostituzioni o di operazioni di adattamento dei parafanghi attualmente in uso e si sono voluti utilizzare al massimo i materiali ancora esistenti sul mercato.

Il sistema di segnalazione visiva dei velocipedi, così trasformato, presenta inoltre il vantaggio pratico di incidere il minimo possibile sui bilanci spesso modestissimi dei ciclisti meno abbienti e di facilitare in tal modo la generale osservanza della legge.

Nulla resta innovato per quanto riguarda il dispositivo catarifrangente rosso che, come si è già annunziato, i Soci della C.T.I. possono ricevere, franco di porto, previo invio alla nostra Amministrazione di L. 3,30 a copertura delle spese di costo, o di L. 3,90 quando si desideri la spedizione raccomandata.

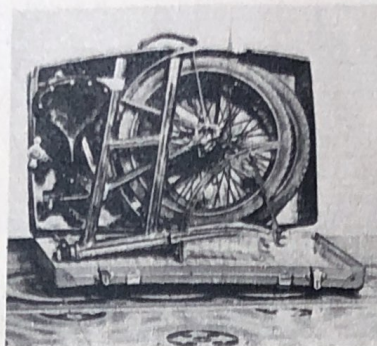
L'apparecchio è in vendita anche presso i nostri Uffici di Milano (C. Italia, 10), Torino (v. C. Alberto, 41-43) e Bergamo (Portici P.ta Nuova); gli Uffici C.I.T. di Ancona, Arezzo, Bari, Bologna, Bolzano, Brescia, Cagliari, Como, Ferrara, Firenze, Fiume, Genova, Littoria, Livorno, Mantova, Merano, Modena, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Perugia, Pisa,

Roma, Sanremo, Sassari, Trento, Trieste, Venezia, Verona, Viareggio, Zara e le seguenti Agenzie: Ronchi di Como; Gondrand di Firenze; Appiani di Gorizia; Fava di Imperia; Moretti di Pavia e Fornaciari di Reggio Emilia.

È noto, ma non sarà superfluo ripeterlo ancora una volta, che il termine ultimo per mettersi in regola scade *il giorno 10 del prossimo agosto*, dopo di che gli agenti preposti alla disciplina della circolazione stradale dovranno senz'altro elevare contravvenzione, con penale da L. 25 a L. 200, ai ciclisti che non si siano attenuti alle disposizioni sul segnalamento visivo dei velocipedi. È facilmente prevedibile, infatti, che quanto maggiore è stata la larghezza del legislatore nel prescrivere le suddette norme, tenendo conto delle possibilità economiche della grande massa dei ciclisti, altrettanto sarà rigorosa la repressione delle trasgressioni alla legge, poiché tutti i ciclisti sono stati posti in grado, e per tempo, di uniformarvisi con la minima spesa.

Bicicletta smontabile e portatile.

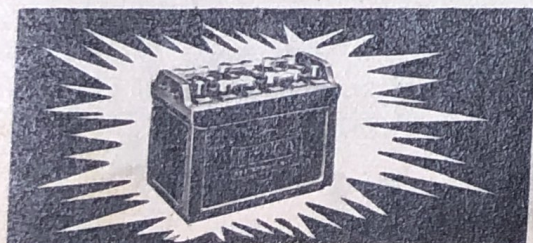
Non è la prima volta che si parla di biciclette smontabili e trasportabili, poiché da quando la popolare macchina è venuta ad accrescere i mezzi di locomozione dell'uomo, è stato subito avvertito l'ingombro che essa rappresenta non appena abbia finito di servire. Questo inconveniente riduce assai l'autonomia del ciclista e impedisce l'uso della macchina in molti casi. Per esempio, nel turismo di lungo corso o nelle escursioni la bicicletta diventa un ingombro e un impedimento quando si voglia percorrere una parte del tragitto in ferrovia, o perché specialmente faticoso, come accade nei valichi montani, o perché di non grande interesse, o quando si presenti l'occasione di profittare, per una parte del percorso, di un automezzo. Anche nelle condizioni più normali, la bicicletta è talora causa di preoccupazioni, quando si debba, per es., abbandonarla sulla strada durante una visita, e diventa ingombrante quando si debba trasportarla di peso sulle scale di una casa, o riporre per un periodo nel quale non venga usata, richiedendo essa in tal caso un certo spazio che nelle moderne abitazioni cittadine difficilmente si trova.

LA BICICLETTA PORTATILE.

LA BICICLETTA SMONTATA.

Il problema di ridurre la bicicletta in poco spazio per renderla trasportabile è sempre esistito, e molti hanno cercato di risolverlo con la costruzione di tipi pieghevoli o smontabili. Ma mentre i primi, sperimentati nelle biciclette militari, offrono l'inconveniente di una limitata riduzione dell'ingombro e di una diminuzione di solidità in conseguenza del facile sconnettersi delle cerniere sulle quali la macchina viene ripiegata, i tipi smontabili dànno sicuramente un risultato migliore.

Un modello molto pratico di bicicletta smontabile è quello ideato e brevettato dall'avv. Mario Janelli. Consiste in un modello non molto diverso da quello normale, della lunghezza totale di metri 1,17, del peso di kg. 7,860, con ruote del diametro di cm. 40 e con uno sviluppo di m. 4,20 per pedalata. Essa si scompone in quattro parti: 1) metà anteriore del telaio; 2) metà posteriore del telaio con sella, movimento di trasmissione, pedali e ruota posteriore; 3) forcella con ruota anteriore; 4) manubrio; – le quali parti sono contenute esattamente in una valigetta pieghevole delle dimensioni di centimetri 43×64×21. L'innesto dei tubi del telaio viene chiuso mediante speciali gallette che si stringono o si allentano per la composizione o scomposizione della macchina; di modo che le operazioni possono essere compiute in pochi istanti, senza fatica, senza che occorra sporcarsi le mani e senza il sussidio di chiavi o di altri attrezzi. Riposti e chiusi, poi, i vari pezzi nella valigia, questa può essere trasportata in treno, in tram, in auto, portata in qualunque casa o ufficio, o riposta in un armadio senza eccessivo ingombro. La valigia vuota, a sua volta, non riuscirà ingombrante al telaio della bicicletta.

I nuovi primati di Taruffi.

Periodo di grandi avvenimenti motociclistici: i nuovi primati di Taruffi sulla *Gilera*, la Milano-Roma-Taranto per la *Coppa Mussolini*, la preparazione per la *Sei giorni internazionale*.

Dopo due anni dalla conquista del massimo mondiale dell'ora, Taruffi è tornato all'attacco del suo imbattuto primato, e con slancio superbo ha migliorato la media originaria di oltre 10 chilometri, percorrendo in un'ora 205 km. e 252 m. Il risultato è tanto più significativo in quanto è stato ottenuto sullo stesso percorso che già aveva servito per le prove precedenti: ossia l'autostrada Brescia-Bergamo, che – si noti – è una strada in buone condizioni, ma non una pista, con curve sopraelevate o un tracciato chiuso, che si possa percorrere in continuità nè, in ogni caso, era stato migliorato dal 1937. Per di più a un capo e all'altro dell'autostrada il corridore ha dovuto invertire la marcia, e sulle medie ottenute grava il perditempo per il «giro di boa» alle due estremità, oltre agli arresti per i rifornimenti.

Insieme al primato mondiale assoluto dell'ora Piero Taruffi ha migliorato anche i primati sulle distanze dei 50 km., 50 miglia, 100 km., 100 miglia, e tali primati sono valevoli per le classi 500, 750, 1000 cmc. In totale, sono stati battuti così 15 primati mondiali con il seguente esito:

50 km. in 15'1"80/100, alla media oraria di km. 199,600 (precedente primato in 15'35"20/100, media 192,472);

50 miglia in 23'28"40/100, alla media oraria di km. 205,677 (prec. prim. in 24'18"20/100, media 198,657);

100 km. in 29'48"40/100, alla media oraria di km. 201,297 (prec. prim. in 30'53", media 194,279);

100 miglia in 47'21"80/100, alla media oraria di km. 203,840 (prec. prim. in 49'8"40/100, media 196,500);

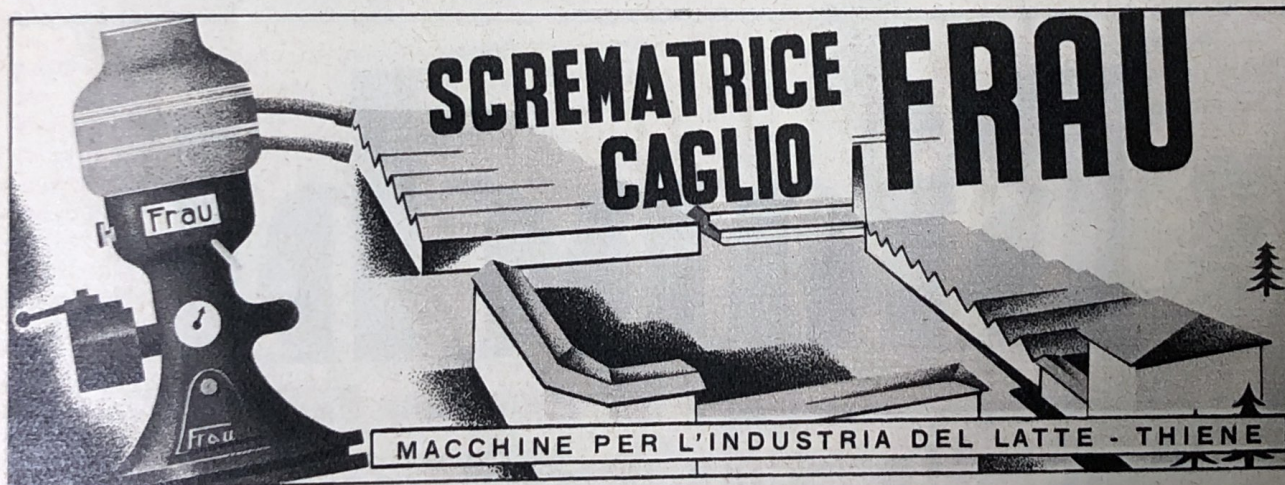
un'ora km. 205,252 (prec. prim. km. 195,107).

Appare da queste cifre il costante progresso delle medie, che, dopo la partenza da fermo, sono andate aumentando con brillante incremento, testimoniando della meravigliosa efficienza della quattro cilindri *Gilera* sovralimentata, la cui caratteristica sagoma è ben nota a tutti i cultori del motociclismo.

La macchina della nuova conquista è la stessa di due anni fa, opportunamente ritoccata nella carenatura, col telaio leggermente allungato e abbassato. Il superbo risultato è il frutto di una perfetta messa a punto, curata dal costruttore Gilera e dallo stesso pilota. Se si pensa che la quattro cilindri ha dovuto marciare almeno a 230 all'ora, sarà facile comprendere quali meravigliosi problemi di stabilità e di tenuta si siano risolti con la «freccia argentea» di *Gilera*, la quale non ha, del resto, dato ancora tutto quanto può, poiché il motore, che è in grado di raggiungere anche 9000 giri, è stato – per ragioni di sicurezza – tenuto, durante tutto il tentativo, al regime di 7500 giri.

La "Coppa Mussolini".

L'ottava edizione della *Coppa Mussolini* sui 1263 chilometri della Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Taranto rimarrà notevole per il suo sconcertante esito. La gara è stata duramente avversata dal maltempo, almeno per 1000 chilometri e tra le varie calamità non è mancata neppure la neve. È necessario premettere questo per apprezzare al giusto valore i risultati che, se in un primo tempo possono apparire negativi, sono in realtà di un'importanza tecnica non comune.

La scomparsa delle macchine da corsa, costrette al ritiro o superate dalle macchine di serie, non

vuole significare condanna per una formula. A prescindere dal fatto che, se un banale incidente non avesse fermato Serafini a pochi chilometri dal traguardo, avremmo visto nuovamente in testa alla classifica la quattro cilindri *Gilera* con compressore, si deve osservare che la lotta per il primato nella classe 500, e quindi per la vittoria assoluta, si è risolta con un duello tra le macchine tipo sport *Gilera* e *B. M. W.*, ossia tra le due case italiana e germanica che sono all'avanguardia del progresso della velocità, che detengono i primati mondiali assoluti, che hanno derivato e affinato la loro costruzione di serie attraverso la dura, preziosa esperienza delle corse.

In secondo luogo osserveremo che l'impiego, nella Milano-Taranto, delle macchine con compressore appare gravemente compromesso dall'imposizione del regolamento internazionale della miscela benzina-benzolo in parti eguali, che non appare la più idonea per motori veloci e sovralimentati.

L'affermazione delle macchine di serie è, in ogni caso, una superba prova di capacità e di efficienza della costruzione italiana, che si è imposta per merito di *Gilera*, *Bianchi*, *Benelli*, *Sertum*, *Guzzi*. Particolarmente significativa ci sembra, ai fini turistici e propagandistici, la prova dei motocarrozzini, che hanno marciato a quasi 85 di media.

Il motore a iniezione.

Alla *Guzzi*, che nella categoria corsa aveva allineato le 250 con compressore, si deve un interessantissimo esperimento: la prova di una macchina senza carburatore, provvista di iniettore elettro-magnetico, giunta al termine della gara, sola superstite, a fianco del vincitore Rossetti, dell'implacabile selezione.

L'iniezione del combustibile nei cilindri è pratica comunemente seguita nell'alimentazione dei motori a ciclo Diesel, funzionanti con combustibili pesanti. Le difficoltà dell'applicazione nel motore a scoppio derivano dall'altissimo regime al quale i motori stessi funzionano e dalla difficoltà di lubrificare l'organo meccanico, valvolina, spillo, otturatore, che determina l'iniezione. Quando si rifletta che la frequenza delle iniezioni in un motore a quattro tempi, che funzioni a 7500 giri al minuto, è di 62,5 per ogni secondo, sarà facile apprezzare le difficoltà che si oppongono a una buona realizzazione meccanica del dispositivo di iniezione. Queste difficoltà sono state superate brillantemente da Caproni-Fuscaldo con l'iniettore elettromagnetico. In tale apparecchio, al comando meccanico troppo inerte è stato sostituito un comando elettromagnetico sensibilissimo, in cui una valvolina leggerissima e a corsa ridottissima (2/10 di millimetro) è attratta da un'elettrocalamita ogni qualvolta la corrente elettrica, lanciata da un interruttore rotante, percorre l'avvolgimento della calamita.

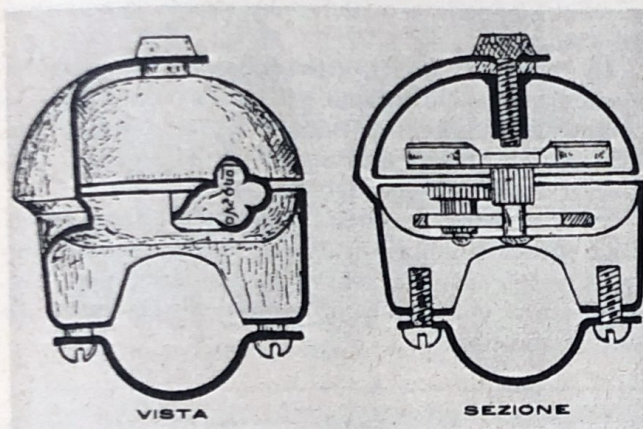
I vantaggi dell'iniezione, in confronto alla carburazione, si traducono in una miglior dosatura della miscela a tutti i regimi, in un avviamento più facile anche con combustibili dotati di scarse qualità carburanti, in una riduzione del consumo, nella possibilità di adottare, con rapporto di compressione elevata, combustibili ad alto potere detonante, dato che la miscela viene introdotta nel cilindro soltanto all'atto dello scoppio. Nella *Guzzi* sperimentata l'iniettore era montato tra il compressore ed il motore.

Un nuovo cambio ciclistico.

Un nuovo cambio a quattro velocità è stato introdotto recentemente in Inghilterra. Il congegno permette una riduzione del 25% per la prima velocità, del 10% per la seconda, una « presa diretta » per la terza e una moltiplicazione del 9,1 % per il rapporto più alto. Il prezzo dell'apparecchio, che è comandato a mano mediante una leva, è di 35 scellini circa.

Nuovo campanello per cicli.

Benché considerato la cenerentola degli accessori della bicicletta, il campanello è chiamato a compiere una funzione della massima importanza per la sicurezza della circolazione.

Senonché i campanelli oggi in uso sono troppo facilmente soggetti a guastarsi ed incepparsi, perché hanno la loro parte vibrante – cioè la campana –

fissata superiormente al perno centrale; e questo perno, che è anche asse del battente rotativo, viene sempre utilizzato per unire all'insieme del campanello il morsetto per l'attacco al manubrio.

In conseguenza di questo triplice compito assegnatogli, si è localizzato sul perno il centro dei guasti, poiché i colpi e gli urti che riceve la campana vibrante quale parte maggiormente esposta, sono in verità subiti dal perno, col risultato di piegarlo, danneggiando il dispositivo nel punto stesso in cui si riannodano i suoi organi vitali.

Un geniale artigiano di Porto Mantovano ha ora studiato e brevettato un tipo di campanello per cicli, completamente privo degli inconvenienti lamentati. Il suo campanello – chiamato *longevo* – ha la campana vibrante completamente isolata dalla meccanica e sospesa pensilmente nel punto a deformazione elastica di un supporto-schermo robustissimo, il quale forma un solo pezzo col morsetto d'attacco al manubrio. Con ciò si è ottenuta l'indipendenza del perno centrale da ogni altro organo del campanello, lasciando ad esso la sola funzione di asse del battente rotativo, mentre il supporto-schermo, oltre a sostenere la campana, praticamente inasportabile ed inamovibile per il suo sistema di fissaggio, protegge tutto il complesso e neutralizza i colpi anche violenti.

I Lords nemici del ciclismo.

Nel dicembre del 1937 si adunò in Inghilterra una commissione della Camera dei Lords per esaminare il problema della sicurezza del traffico e per indicare i provvedimenti che si dovrebbero adottare allo scopo di ridurre il numero degli incidenti stradali.

La relazione dei lavori, lungamente elaborata, è stata resa di pubblica conoscenza in questi giorni e ha sollevato non poche discussioni sulle proposte formulate, alcune delle quali, specialmente per quanto riguarda la circolazione ciclistica, sono state giudicate amene.

« La Camera dei Lords non ama i ciclisti ». Questa è la constatazione che molti fanno, negando fede alla statistica che nella relazione attribuisce a carico dei ciclisti il 22,8% degli incidenti. Il Comitato ha proposto, tra l'altro, di imporre ai ciclisti un sistema obbligatorio di assicurazione per i danni contro terzi. È facile immaginare con quale senso di stupore sia stata accolta questa proposta, la quale implica per conseguenza – e la Commissione naturalmente lo ammette – dell'immatricolazione e della targatura delle biciclette. Magnanimità dei Lords, i quali si affrettano a raccomandare tuttavia che il costo delle operazioni di immatricolazione sia conservato il più basso possibile.

Un'altra sorprendente trovata della Commissione è il suggerimento di «proibire ai ragazzi inferiori ai dieci anni di circolare in bicicletta sulle strade pubbliche ». E il più bello è che la Commissione aggiunge che un provvedimento del genere è stato già adottato in alcune località d'Inghilterra, ciò che non risponde affatto a verità.

La sola proposta accolta da tutti favorevolmente è quella che riconosce l'utilità delle piste ciclistiche e ne raccomanda la costruzione su vasta scala. Attualmente sulle strade inglesi non si contano più di 72 km. di piste per ciclisti, e un centinaio di chilometri sono in costruzione. **G. Ccc.**

Per gli automobilisti e i cicloturisti che viaggiano nella Venezia Giulia.

Una bella guida, con grafici stradali del Friuli, della Carnia e dell'Istria, è stata pubblicata, a scopo di propaganda, dal Comitato Interprovinciale per il Turismo della Venezia Giulia.

Essa consiste in un lunghissimo foglio pieghevole, aprentesi a fisarmonica e protetto da due solide copertine, nel quale è riprodotto il nastro delle strade con le sue accidentalità (curve, sbocchi e incroci di altre strade, attraversamenti ferroviari o di corsi d'acqua, pendenze rappresentate mediante la diversa colorazione o il tratteggio del fondo stradale), e con le sue attrezzature, come distributori di benzina, posti telefonici, assistenza meccanica, assistenza sanitaria, posteggi, case cantoniere, casa R.A.C.I. ai posti di confine, ecc.

Risulta così raffigurato uno spazio ben poco più largo del nastro stradale, cioè un territorio che si stende appena a qualche chilometro lateralmente ad esso.

In quaranta grafici, riproducenti il tracciato di altrettanti tronchi stradali, la guida accompagna il turista dal confine di Monte Croce Carnico, del Tarvisio, di Idria, di Postumia, alle stazioni della Carnia e alle spiagge dell'Adriatico.

Va però detto che questa rappresentazione grafica degli itinerari non sostituisce la Carta stradale, anzi ne fa maggiormente sentire il desiderio, per l'ambientazione che questa offre della strada nel territorio attraversato.

VARIE

Il primo decennio del "Campo Sperimentale" di Verona.

Con l'ultima Fiera di Verona dello scorso marzo, il *Campo Sperimentale* ha compiuto il suo primo decennio di vita. Nacque ad integrare il programma della Fiera per aggiungere alla esposizione dei macchinari e materiali utili alle colture agrarie un particolare settore in cui le stesse macchine e gli stessi ritrovati si vedessero praticamente in azione.

Il primo anno (1929-VII) il *Campo sperimentale* ebbe naturalmente un'organizzazione provvisoria; poi, studiato su un piano più vasto e concreto, venne sistemato su un'area di 65 mila mq., in continuazione dello spazio riserbato alla Fiera e in vista della linea ferroviaria Milano-Venezia.

Non si tratta di un podere modello, ma di una organizzazione sperimentale per servire alla dimostrazione oggettiva di macchine, apparecchi ed altre creazioni della tecnica durante il periodo della Fiera, e poi alla loro sperimentazione. La dotazione degli impianti è andata aumentando di anno in anno, orientandosi sempre più verso particolari indirizzi e problemi dell'agricoltura modernamente intesa. Alla fattoria modello, attuata nel primo anno, si aggiunsero, nel 1930, notevoli applicazioni elettro-agricole; nel '31 ebbe incremento la motorizzazione a combustione interna; nel '32 e negli anni successivi, fino al '35 incluso, si diede particolare sviluppo all'edilizia rurale, allo scopo di promuovere in Italia la bonifica della casa colonica, in base a esperimenti concreti. Nel 1936 e '37 furono particolarmente curate le prove di carri e attacchi razionali e di macchine per l'utilizzazione dei vinaccioli. Nel 1938, infine, ebbero inizio le Mostre permanenti delle costruzioni agrarie e della prevenzione degli infortuni agricoli. Ora il *Campo sperimentale* dispone di impianti stabili notevoli: un fabbricato centrale per i servizi; una vasta tettoia per la Mostra permanente; una casa rurale tipo, in cemento; stalle e sili di varie fogge; una serra elettrica; una concimaia modello; un'aia pavimentata in calcestruzzo; un sistema sperimentale d'irrigazione; impianti idraulici ed elettrici; sistemazione razionale del terreno recinto.

Un comitato speciale di tecnici presiede all'attività del Campo sperimentale, di cui si valgono molte aziende private ed anche istituzioni pubbliche preposte alla bonifica agraria e alla lotta per l'autarchia.

Questo – in brevissima sintesi – il cammino percorso in dieci anni di vita operosissima da una provvida istituzione che serve a tradurre i postulati teorici della scienza e della tecnica agraria in fatti concreti e pratici e a diffonderne l'applicazione per il progresso della nostra agricoltura. Risultati davvero notevoli, soprattutto quando si consideri che il *Campo sperimentale* ha funzionato finora con i mezzi esclusivamente offerti dall'Ente Autonomo per la Fiera di Verona. Ma non è difficile prevedere che si apriranno altre fonti alla sua attività.

La Cappella Sistina.

Su questo monumento, fra i più insigni dell'arte italiana, Luigi Tombolini Barzotti sta pubblicando in fascicoli successivi un'ampia monografia illustrata, divisa in due volumi, di cui il primo tratta l'Arte quattrocentesca e il secondo l'Arte michelangiolesca, l'una e l'altra naturalmente in relazione alla Sistina.

L'opera rappresenta il primo studio italiano completo sull'argomento e inaugura un nuovo sistema di critica, in quanto, pur tenendosi sul terreno dell'estetica, invade i campi filosofico e religioso, elementi soggettivamente inseparabili dalla storia del tempo in cui l'arte si evolve. Nei primi 15 fascicoli già usciti in luce il metodo suddetto è, infatti, rigorosamente seguito, e la critica estetica si fonda sulla concezione storico-filosofica che ogni artista ha del suo tempo.

L'opera dal titolo *Monografia sulla Cappella Sistina in Vaticano* (Roma, Arti Grafiche e Fotomeccaniche Sansaini e Casa Editrice Signorelli) incominciò ad uscire nel 1933-XI e si vende tuttavia a L. 2,50 al fascicolo (abbon. all'opera completa L. 60) presso le librerie e lo stesso Autore (Via della Stazione di S. Pietro, 20 - Roma).

Ceramisti.

Quattrocentocinquantadue pagine in formato grande, un numero di illustrazioni assai maggiore nel testo, diverse tavole fuori testo, più di 5000 nomi con la relativa bibliografia, spesso copiosa, possono sembrare eccessivi per una delle così dette «arti minori». Eppure chi si sia un poco addentrato nella materia sa che questo del Minghetti (*Enciclopedia biografica e bibliografica italiana*, Serie XLI, *Ceramisti*, di Aurelio Minghetti. Istituto Edit. Italiano Bernardo Carlo Tosi, Milano, 1939-XVII) non è altro che un saggio – il primo e coraggiosamente e sapientemente condotto – in un campo pressoché sterminato, solo che si rifletta che l'arte ceramica ha accompagnato l'umanità fin dal suo nascere, e, continuamente evolvendosi, è giunta sino a noi sempre più ricca di forme e di colori e con le audacie del modernismo più spinto promette nuove sensazioni alla schiera numerosa degli amatori di questa bellissima tra le arti del fuoco. Fatica grande, vera e meritoria questa del Minghetti, della quale debbono essergli grati tutti gli studiosi. Un cenno particolare merita la parte illustrativa del bel volume, la quale non è un semplice ornamento, ma viva materia che commenta la parola con una varietà eccezionale (perfino visioni di interni di manifatture, di musei, di scuole d'arte e riproduzioni di documenti d'archivio); la scelta di così vasto materiale ha certamente costato al compilatore cure e fatiche pari a quelle durate nel redigere il testo.

Per la talassologia italiana.

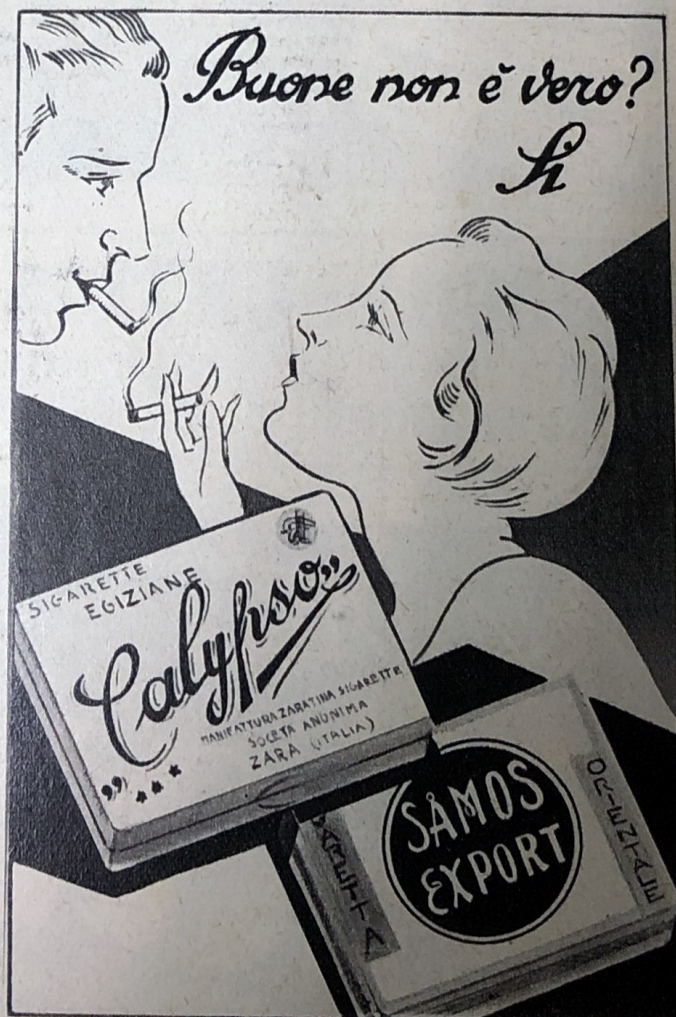
Sarà pubblicato prossimamente un fascicolo di *Acta Medica Italica*, nel quale si porranno in rilievo i contributi scientifici e pratici degli studiosi italiani alla *talassologia*.

Tutte le specializzazioni medico-chirurgiche, e specie quelle che nelle Università italiane hanno insegnamento clinico, saranno tenute presenti. Ma anche i lavori degli Uffici Municipali d'Igiene, Ospedali e Istituti vari di città costiere, ed anche pubblicazioni individuali di medici, che abbiano diretta esperienza di cure marine, specie applicate all'infanzia, saranno doverosamente ricordati, per dimostrare quanto si è fatto anche in questo settore ove l'Italia, che ha le più belle e salubri spiagge del mondo, deve stare al primo posto.

La pubblicazione del fascicolo sarà fatta a cura dell'*Ufficio Stampa Medica Italiana* (Via Vallazze N. 39, Milano), al quale potranno essere inviate le notizie bibliografiche e le pubblicazioni italiane di *talassologia*.

Un amore di Ugo Foscolo.

Con la inaugurazione del monumento al Foscolo in Santa Croce, a Firenze, ha coinciso la pubblicazione delle *Lettere inedite di Ugo Foscolo a Marzia Martinengo, a cura di Arturo Marpicati, con un saggio sul Foscolo a Brescia* (Firenze, Le Monnier, 1939-XVII, pag. VIII-388 in-16°, L. 18).

Si tratta di una serie di lettere inedite (106) del Poeta alla contessa Marzia Martinengo Cesaresco, che vanno dal febbraio 1807 all'aprile 1809 e aggiungono luce alla vita e all'anima di lui. Il Foscolo aveva appena pubblicato a Brescia *I Sepolcri* per i tipi dell'editore Bettoni, quando strinse una relazione più affettuosa che amorosa con la gentildonna bresciana, a cui dedicò una delle prime copie del poemetto. Egli era allora capitano, addetto, con molta libertà, al Ministero della Guerra del Regno Italico, ed aveva intessuto questo idilio mondano con la bella contessa maritata ad un uomo più anziano, che permetteva questa relazione in omaggio alla consuetudine del cavalier servente, ancora viva nella buona società rivoluzionaria al tempo di Napoleone. Marzia era una bellissima signora di ventisei anni, con tre stupendi bambini, sensibile ma saggia, materna consolatrice dell'amante ardentissimo.

Le lettere, annotate da opportuni richiami ai tempi, alle circostanze e agli uomini, costituiscono un prezioso apporto alla conoscenza di una grande anima, non mai completamente esplorata. Ma esse non sono l'unica ricchezza di questo volume. La maggior parte di esso, anzi, è dedicata da Arturo Marpicati ad un saggio storico sul Foscolo a Brescia, rievocazione minuta e completa della città « in quegli anni decisivi per la formazione della coscienza italiana » e dei « più animosi intelletti che il genio del Foscolo scaldò e illuminò, ma dai quali anche trasse non scarsi conforti durante il suo soggiorno bresciano, nel lieto cenacolo della bella Marzia, e poi sempre lungo il seguito aspro dell'esistenza ». Il volume, intercalato di nitide tavole riproducenti documenti, volti e aspetti, è uno dei più bei saggi storico-letterari usciti in luce in questi ultimi tempi.

Nuove case coloniche.

Proprio mentre la C. T. I. indìce, fra altri, un concorso fotografico sul tema « La casa rurale italiana », esce in luce un interessante opuscolo del prof. ing. Cesare Chiodi su *Le nuove case coloniche dei poderi dell'Ospedale Maggiore di Milano*, pubblicato a cura del Consiglio degli Istituti Ospitalieri, a illustrazione della ormai compiuta bonifica delle case rurali appartenenti all'Amministrazione degli Istituti stessi.

Nel breve giro di venti mesi, infatti, essa ha provveduto alla costruzione di due grandi cascinali nel Basso Milanese, di altri nove nei poderi non irrigui e di 1040 nuovi locali di abitazione, coi relativi rustici, per 275 famiglie; mentre procedeva alla riforma e alla sistemazione di vecchi locali. L'ing. Chiodi, animatore di quest'opera grandiosa, ne rende ora conto in queste pagine, tracciando le direttive generali del piano del riassetto edilizio, esponendo con nitida chiarezza il programma tecnico e il piano economico dei lavori non solo a parole ma con l'ausilio di un ricco materiale iconografico, che accresce evidenza all'esposizione e può tornare praticamente utile a chiunque si accinga a migliorare le abitazioni coloniche, secondo le illuminate direttive del Regime.

L'Albero.

L'Albero – vita morte e miracoli è il titolo di un bel volume di 156 pagine in-8° con una sessantina di tavole fuori testo (Casa Editrice Giacomo Agnelli, L. 30), ispirato a Maria B. Pasini dalla Siloteca di Milano, costituita con infinita pazienza ed amore da Raffaele Cormio e conservata all'Italia, nel momento in cui stava per esulare all'estero, dalla intelligente munificenza del nostro compianto Consigliere dottor Marco De Marchi.

Il libro, riboccante di intima poesia, ha il nobile scopo di indurre anche i più estranei alla vita vegetale ad ammirare l'albero nella sua bellezza, farlo conoscere nella sua essenza e penetrare nel suo mondo per iscoprire tutti i tesori che esso prodiga all'umanità. Non, dunque, libro di pura scienza, ma esposizione animata e calda – a tutti accessibile – delle meraviglie strutturali di quell'essere vivente che è ogni creatura vegetale, e del suo adattamento all'ambiente; dei doni copiosi che ne riceviamo e della sua vita in tutte le fasi; dell'uso che se ne fa quando sia divelto dalle radici, ai relitti che ne rimangono dopo millenni, come negli scavi di Ercolano e nelle navi del Lago di Nemi.

NEL MESE DI GIUGNO...

La morte di Giuseppe Fumagalli

Mentre comincia la stampa del presente fascicolo de Le Vie d'Italia *ci giunge notizia della morte del gr. uff. Giuseppe Fumagalli, compilatore di queste effemeridi e da molto tempo collaboratore di varie pubblicazioni della C.T.I. Nato 76 anni or sono, si era meritatamente acquistata fama d'illustre bibliografo come direttore di Biblioteche nazionali (fu a capo anche della Braidense di Milano), e per i suoi molteplici studi bibliografici, parte di natura scientifica e parte di carattere divulgativo. Dalla fondazione della Società Bibliografica Italiana a quella della Scuola del Libro; dalla organizzazione di esposizioni librarie al Cairo, a Lipsia, a Barcellona, a Bruxelles, per diffondere la conoscenza del libro italiano e della nostra cultura, ad opere di alta erudizione; dagli studi sul folclore italico, a libri di erudizione spicciola e curiosa, di piacevole lettura, come il* Chi l'ha detto?, *Egli prodigò instancabilmente la propria attività, anche se da tempo affetto da lunga, dolorosa malattia, fino alla vigilia del suo trapasso. Il lavoro fu la sua gioia; il lavoro assicura la sopravvivenza del suo nome.*

Ai Congiunti l'espressione viva e sincera delle nostre condoglianze.

Per il giugno, il Ministero dell'Educazione Nazionale ha indetto in Roma il II Convegno dei Soprintendenti alle Antichità e alle Belle Arti. In tale occasione si inaugurerà il nuovo « Istituto centrale per il restauro delle opere d'arte » e sarà organizzata una « Mostra del restauro ».

In giugno si terrà a Roma il primo « Congresso mondiale della stampa aeronautica ».

In questo mese avrà luogo a Bologna un Concorso internazionale di ginnastica.

Dal 1° al 24, Giro ciclistico della Germania.

Il 2, anniversario della morte di Giuseppe Garibaldi (1882).

Dal 2 all'8 avrà luogo a Berlino il Congresso internazionale per lo studio della resistenza dei materiali.

Il 3 e il 4, a Roma, Raduno aereo internazionale dei giornalisti piloti.

Il 4, Festa Nazionale dello Statuto.

Il 4, XI *raid* internaz. motonautico Pavia-Venezia.

Il 4, a Torino, corsa di cavalli « Premio Principe Amedeo ».

Il 4, Giro ciclistico del Piemonte.

Il 4, incontro internazionale di calcio a Belgrado fra gli azzurri nazionali e la squadra iugoslava.

Il 5, a Roma, hanno inizio i lavori del primo « Congresso mondiale della stampa aviatoria ».

L'8, Corpus Domini. Pellegrinaggio a Orvieto, nel cui Duomo venerasi il Sacro Corporale del Miracolo Eucaristico di Bolsena, in seguito al quale Papa Urbano IV istituiva nel 1264 l'odierna festa del Corpus Domini per tutta la Cristianità.

Per il giorno 8, a Torino, Campionati ciclistici italiani su pista.

L'8, a Budapest, incontro internazionale di calcio Ungheria-Italia.

Nei giorni 8 e 9 avrà luogo la corsa automobilistica Berlino-Roma.

Il 9, apertura della XXI Fiera triveneta di Padova, che dal 1919 è annuale e dallo scorso anno è diventata nazionale ed ha assunto il sottotitolo di « manifestazione del prodotto italiano ». Si chiuderà il 26.

Dal 9 al 15 avrà luogo a Berlino il III Congresso internazionale del petrolio. La seduta di chiusura si terrà a Colonia, in occasione della Grande Esposizione Internazionale delle Comunicazioni.

Il 10, festa celebrativa della R. Marina, secondo quanto è stato stabilito dal Duce il 13 marzo di quest'anno. A questo giorno è stato quindi rinviato il Raduno dei Marinai d'Italia a Roma.

Dal 10 al 20, « Prima Settimana Navale ».

L'11, autoraduno internazionale femminile e giostra automobilistica a Cernobbio, organizzati dal R.A.C.I. di Como.

L'11, ad Arezzo, *giostra del Saracino*, antico gioco di torneo a carattere rionale, che ricorre due volte l'anno (v. 7 agosto).

L'11, a Bucarest, incontro internazionale di calcio Romania-Italia.

Il 13, genetliaco della Principessa Elena, Duchessa ved. d'Aosta (1871).

Il 15, Festa dei Quattro Altari o del Riscatto Baronale a Torre del Greco (Napoli), in memoria del riscatto del Comune dal feudalismo.

Il 16, a Pisa, per la vigilia del patrono S. Ranieri, famosa *luminara*, celebrata ogni 3 anni.

Dal 16 al 22, a Berlino, Congresso internazionale del Gas.

Il 17, Trofeo internazionale automobilistico dell'Ulster (corsa e sport).

Il 18, ad Assisi, solenne festa del « *Voto* », in ricordo della salvazione della città dalle orde saracene di Federigo II.

Il 18, a Milano, corsa ippica « Gran Premio di Milano ».

Il 22, a Nola (Napoli), *Festa dei gigli*.

Nei giorni 22, 23 e 24, a Liegi, torneo internazionale di pallacanestro, a cui parteciperà l'Italia.

Il 23, vigilia di S. Giovanni. Nella notte, falò per le campagne in tutta Italia; a Roma, festa popolare e concorso di canzoni dialettali romanesche.

Nei giorni 23, 24 e 25 a Torino: Concorso internazionale preolimpionico di equitazione.

Dal 23 al 29, a Berlino, Congresso internazionale degli ingegneri chimici.

Il 24, a Firenze, solennissima celebrazione della festa patronale: in Palazzo Vecchio proclamazione del vincitore del Premio letterario « Firenze ». Ha anche luogo in Piazza della Signoria la seconda partita annuale di calcio in costume (v. 2 maggio).

Il 24, a Zurigo, incontro di pugilato Italia-Svizzera.

Il 25, a Roma, Riunione ippica di corse al trotto: « Gran Premio del Re Imperatore ».

Il 25, Giro ciclistico della Campania.

Il 25, prima prova, con inizio a Napoli, del Campionato assoluto italiano ciclistico su strada.

Il 25, incontro femminile di atletica leggera Italia-Polonia.

Il 25, grande fiera primaverile di Lipsia.

Il 28, anniversario della infausta pace di Versaglia (1919).

G. F.

TRA I LIBRI

Concessioni ai Soci.

L'Almanacco Navale Italiano 1939 - XVII. — Uscita in luce per la prima volta l'anno scorso, questa pregiata pubblicazione del Ministero della Marina appare ora nella sua seconda annata con gli stessi caratteri che la distinsero al suo nascere. Nella prima parte, infatti, il nuovo *Almanacco* comprende una serie di notevoli capitoli sui problemi più attuali di politica e di tecnica navale, non che l'annuario delle Marine da guerra di tutto il mondo, aggiornato fino al marzo dell'anno corrente, perché ne risulti lo sforzo delle nazioni marinare per raggiungere la supremazia o almeno la sicurezza sui mari.

Più ampio sviluppo è dato quest'anno alla seconda parte, destinata, fra l'altro, a mettere in evidenza, con numerosi grafici a colori, lo sviluppo della Marina mercantile italiana in confronto di quelle straniere. La terza parte è dedicata alla Marina da diporto (vela e motonautica). Conclude il volume una raccolta delle più importanti leggi emanate l'anno scorso per la Marina da guerra.

L'eleganza dell'edizione, ricchissima di documentazione iconografica, giustifica ampiamente il prezzo di L. 70, che per concessione speciale è ridotto a L. 40, più L. 5 di spese postali, per i Soci della C.T.I. che lo richiedano al Ministero della Marina – Gabinetto – Ufficio di Collegamento Stampa, inviando il relativo vaglia al Cassiere del Ministero stesso.

Appunti bibliografici.

Piccolo Annuario Generale d'Italia. A cura di G. Fumagalli. Pag. 499 con illustraz. Ed. S.A.P.I.T., Firenze 1939-XVII. L. 16.

R. Sassi – *I ricordi romani di Fabriano*. Pag. 81. Arti Grafiche «Gentile», Fabriano 1938-XVII. L. 8.

Alessandro Berutti – *Piccola Camicia Nera alpigiana*. Pag. 249 con illustraz. S. A. Unitipografica Pinerolese, Pinerolo. L. 5. — *Mammetta fascista*. Pag. 159. S. A. Unitipografica Pinerolese, Pinerolo. L. 6. Agli inscritti alle Organizzazioni Fasciste, L. 5.

Vincenzo Menghi – *Da Tunisi alla Jungfrau. Impressioni di viaggio*. Pag. 196 con illustraz. Ed. P. Maglione, Roma 1939-XVII. L. 15.

Bruno Romanelli – *Napoli e il Mezzogiorno nel passato e nel divenire della Patria*. Pag. 38. Arti Grafiche Ariello, Napoli 1939-XVII. L. 4,50.

Paola Giulini – *Le meraviglie dell'arte italiana illustrate per la gioventù*. Pag. 267 con illustraz. Ed. A. Vallardi, Milano 1939-XVII. L. 16.

Felice Socciarelli – *Scuola e vita a Mezzaselva*. Pagine 213 con illustraz. Ed. A. Signorelli, Roma 1939-XVII. L. 11.

Giuseppe Marini – *Critiche e rettifiche ad una «Guida di Tagliacozzo»*. Pag. 11. Officine Tipografiche Aquilane Irti e Rainaldi, Aquila, 1939-XVII. L. 2.

A. Bianchi e G. B. Dal Piaz – *Atlante geologico-petrografico dell'Adamello meridionale. Regione fra lo Stabio ed il Caffaro*. Con una carta geologica e 15 tavole. Società Cooperativa Tipografica, Padova 1937-XV.

Consiglio degli Istituti Ospedalieri di Milano – *I Benefattori dell'Ospedale Maggiore di Milano nel biennio XXV Marzo 1937 - XXV Marzo 1939 - XVII e i nuovi ritratti*. A cura di Salvatore Spinelli. Pag. 91 con 30 illustraz.; prefaz. di S. E. l'avv. Giuseppe de' Capitani d'Arzago. Prezzo L. 10, a beneficio dell'Ospedale Maggiore di Milano.

Silvio De Blasio – *La Valle Fiorentina (Belluno)*. Pagine 22. Tip. Benetta, Belluno 1939-XVII.

O. F. Tencajoli – *La Corsica è italiana*. Pag. 20. Ed. de la «Rassegna Nazionale», Roma 1939-XVII. In vendita presso la «Modernissima» Libreria Internazionale (via delle Convertite 18), Roma 1939-XVII. L. 3,50.

Disegni di Archimede Santi. Testo di Luigi Servolini. Con 15 tavole. Ed. Istituto Tecnico Industriale Aldini-Valeriani, Bologna 1939-XVII.

Vittorio Veneto nel ventesimo annuale della Vittoria d'Italia. 1918 Ottobre-Novembre - 1939-XVII. A cura del Comitato Comunale per i Civici Musei. Pag. 154 con illustraz. e 1 carta. Officine Grafiche Longo e Zoppelli, Vittorio Veneto 1939-XVII.

Itinera Montium. VINCENZO FUSCO – *Il rifugio Roda di Vael e le sue crode*. Pag. 29, novembre XVI, L. 2. – GIOVANNI DE-SIMONI – *I monti del Chesio*. Pag. 38, dicembre XVI. – VITTORIO CAPELLINI-GIOVANNI PIGORINI – *Il Gruppo del Monviso*. Pag. 29, gennaio XVI, L. 2. – LUIGI ETTORE PANIZZON – *Il gruppo delle vedrette di Ries*. Pag .117, febbraio, marzo, aprile XVI, L. 6. – G. DE SIMONI – *Itinerari alpinistici della Valle Spluga*. Pag. 111, maggio, giugno, luglio XVI, L. 6. – G. SONCELLI – *Itinerari alpinistici della Val Malenco* (vol. I). Pag. 128, agosto, settembre, ottobre XVI, L. 6. Editi a cura del GUF di Milano, Sezione Alpinismo.

GUSTAVO PESENTI – *L'Islam in Occidente*. Pagine 253. Ed. «L'Eroica», Milano 1939-XVII. L. 20.

A. BRUNACCI – *Dizionario Generale di Cultura*. Mitologia, Biografia, Storia, Geografia, Letteratura, Belle Arti, ecc. Pag. 1415 con illustraz. Soc. Ed. Internazionale, Torino 1939-XVII. L. 70.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIAN[A]
CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTE D'ASSOCIAZIONE

Soci Annuali	L. **22,20**	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. **32,**[...]
Soci Quinquennali	L. **110,20**		(Estero L. **160,**[...]
Soci Vitalizi	L. **350,—**		(Estero L. **500,**[...]
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. **450,—**		(Estero L. **600,**[...]

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILA[NO]

Statistica dei Soci al 30 aprile 1939-XVII

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 aprile 1939 . .		N. **151.8**[...]
Nuovi Soci annuali inscritti per il 1939 alla stessa data		» **6.3**[...]
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1938	N. **258.034**	
Nuovi Soci Vitalizi inscritti al 30 aprile 1939 . .	» **1.771**	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 aprile 1939	» **9.000**	
		» **268.8**[...]
		N. **426.9**[...]
Presumibili rinnovi di Soci annuali già inscritti nel 1938 che non pagarono ancora la quota del 1939 e presumibili nuove inscrizioni		» **4.0**[...]
Totale Soci . . .		N. **430.9**[...]

Direttore: Sen. CARLO BONARDI
Direzione e Amministrazione: CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsab[ile] Dott. ATTILIO GERELL[I]
Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

L'ORGANIZZAZIONE S.A.F.F.A. NELLE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALI
BOLZANO
TORINO
MILANO
VENEZIA
GENOVA
BOLOGNA
FIRENZE
ANCONA
ROMA
BARI
NAPOLI
PALERMO
SEDE CENTRALE
MILANO
VIA MOSCOVA, 18
UFFICI COMMERCIALI
Torino - Corso S. Maurizio, 31-33
Bolzano - Zona Industriale
Genova - Via S. Bart. al Fossato, 12-14
Venezia - S. Giobbe, 465
Bologna - Via Mazzini, 96
Firenze - Via Nazionale, 12
Ancona - Via De Pinedo, 2-4
Roma - Via Nizza, 128
Bari - Corso Cavour, 187
Napoli - Via Stadera a Poggio Reale, 179
Palermo - Via Roma, 491-493
LABORATORIO SCIENTIFICO DI RICERCHE INDUSTRIALI (I.S.D.R.I.) MILANO
15 STABILIMENTI
PRODOTTI
Fiammiferi e accenditori
Materiali edilizi: Populit - Solai Saffa - Pavimenti Afopopulit - Pacolit.
Costruzioni in serie fisse e smontabili
Prodotti del legno: Compensati di pioppo - Impiallacciati - Mobiletti in serie - Imballaggi - Paglia di legno.
Prodotti chimici: Clorati e Perclorati - Diserbante chimico "Legnano" - Fosforo e derivati - Stearina - Oleina - Glicerina - Saponi - Candele.
Vivai di pioppo: Ibrido Saffa "EB" - Fuscello antitarlo.
S. A. F. F. A.
S. A. FABBRICHE FIAMMIFERI ED AFFINI
Capitale L. 125.000.000 interamente versato
MILANO - Via Moscova, 18
Telefono 67-146